

tweemaandelijks maritiem tijdschrift
revue maritime bimestrielle

32^e jaargang - nr. 214 - 32^e année - n° 214

NEPTUNUS

SIRE, ER ZIJN NOG BELGEN

Een oorlogsverhaal van vier ooggetuigen

MARCEL DUINSLAEGER

Marcel Duinslaeger

Sire, er zijn nog Belgen

Een oorlogsverhaal van vier ooggetuigen



Uitgeverij HELIOS

Het Belgisch communautair thema is de eigenlijke leidraad van dit boek.

Een op zichzelf onbelangrijk voorval tijdens een treinreis heeft als gevolg dat een oude reiziger enkele belangrijke momenten uit het verre verleden opnieuw beleeft.

Hij ziet hierbij in gedachten vier vrienden terug die de intocht van de Duitsers in mei 1940 hadden meegemaakt, de vijf ellendige oorlogsjaren aan den lijve hadden ondervonden en tenslotte ook bij de bevrijdingsroes in september 1945 waren betrokken.

Hun intieme bedenkingen, hun gevoelens van angst, hoop en verwachting bij het beleven van deze bewogen gebeurtenissen worden scherp ontleed.

Samen met het geloof dat na de bevrijding, mede dank zij de opgedane ervaring tijdens de oorlogsjaren, een nieuwe tijd zou aanbreken van betere verstandhouding tussen de Belgen, wordt ook de droefheid weergegeven bij het aanschouwen van de groeiende verdeeldheid onder de inwoners van ons vaderland.

Zeer zeker bevat dit verhaal veel zinnige gedachten die door een groot deel - de zwijgende meerderheid? - van de Belgische bevolking worden gekoesterd.

«Sire, er zijn nog Belgen» van Divisieadmiraal (BAM) o.r. Marcel Duinslaeger werd gepubliceerd bij de uitgeverij N.V. HELIOS en kan besteld worden door storting en/of overschrijving van 350,- fr. op rekening 439-7106201-74 van M. DUINSLAEGER, Landsroemlaan 99, 1080 Brussel.

NEPTUNUS

info marine

ISSN 0028-2790

mei 1987
mai 1987

LID
fppb
MEMBRE

32° jaargang nr 6
32° année no 6

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Directeur van het tijdschrift
J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

inhoud sommaire

de zeemacht, huidige situatie en vooruitzichten 1987-1996 door vice-admiraal poulet, stafchef van de zeemacht	3
la force navale, situation présente et perspectives 1987-1996 par le vice-amiral poulet, chef d'état-major de la force navale	11
korvet (III) door kapitein-ter-zee (o.r.) p.m.j. van schoonbeek	21
septante-quatre ans après son naufrage... toujours pas de paix pour le titanic (II) par j.m. de decker	43
maritiem panorama door henri rogie	49
une épopée navale peu connue heurs et malheurs de la marine de guerre polonaise 1939-1945 par le lt. colonel hre. paul eygenraam	59
20.000 miles sous les mers... par (s) saint bernard du spuikom	61
viering 10-jarig bestaan be-div.ncso-r célébration 10e anniversaire be-div.ncso-r door/par y. quintelier kvk(r)-comdiv	66
tant qu'il y aura des battants par (s) saint bernard du spuikom	67
the dinghy story: door andré amijs	70
woorden uit de zeemanskist - over «caillebotis» en blokroosters door oppermeester (o.r.) j.-b. dreesen	71
de zee en de kunst enkele kleinere meesters van het einde der 19de eeuw (I) frans binje - henri stacquet - victor uyteerschaot - guillaume vogels - eugene wolter door norbert hostyn	73
postzegelnieuws - vasco da gama door a. jacobs	77
in memoriam louis van acker door j.-b. dreesen	80
des hommes qui ne craignent pas de se mouiller... par (s) sain bernard du spuikom	81

Photos - Foto's
M. Schottey

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publi-
citeit, 't winkeltje:
Correspondance, changements d'adresse,
publicité, boutique:
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende
Tel. (059) 80 14 03 ext. 389 et/en
(059) 806 666

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 473-6090311-30 ou
001-0263740-73
Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73
300 F gewoon - normal
500 F steun - soutien
750 F ere - honneur
10 \$ buitenland - étranger

Raad van Beheer
Conseil d'administration
Président - Voorzitter: J.C. Liénart
Vice-président - Ondervoorzitter:
R. Van Ransbeek

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise
Sekretaris - Secrétaire:
Beheerders - Administrateurs:
E. De Grieck, C. Jacobs, J. Arys, E. Van
Haverbeke, G. Gouwy, M. Verboven, J.
Dreesen, E. Poulet, D. Van Parijs, H. Ro-
gie, A. Jacobs, A. Devreese en P. Van Dam-
me

VALCKE Frères n.v.

**SINDS 1783... 200 JAAR BETROUWBARE SERVICE
EN IN DECEMBER 1986... 203 JAAR!**



1783-1983

Dieselmotoren DEUTZ
Reparaties aan alle motoren
Scheepsherstellingen
Dokwerken

Containerherstellingen en werken aan haveninrichtingen

Constructies:

Mechanische constructies - Ketelmakerij - Dieselaggregaten
Pompgroepen - Dieselinjectie BOSCH-CAV

n.v. VALCKE Frères s.a.

AGENT IN BELGIE VOOR

DEUTZ
MWM



IN BELGIE GEVESTIGD TE:

OOSTENDE

H. Baelskaai 3
Tel. (059) 32 18 14
Telex 81426
Telefax (059) 32 18 19

ANTWERPEN

Nassastraat 37
Tel. (03) 231 06 90
Telex 31167
Telefax 03/231 06 96

ZEEBRUGGE

Tijdokstraat 26
Tel. (050) 54 41 79
Telex 81951

EVENEENS GEVESTIGD TE PARIJS - BOULOGNE S/MER - LORIENT - LA ROCHELLE

De Zeemacht, huidige situatie en vooruitzichten 1987-1996

Door Vice-Admiraal POULLET, Stafchef van de Zeemacht



Mijne Heren,

«Quiconque est maître de la mer a par cela même un grand pouvoir sur terre» (Isaac de Razilly, Frans administrateur (1587-1635), Gouverneur van Acadië.)

Het is met een bijzonder genoegen — en dat wil ik u niet verbergen - dat ik aanvaard heb u te komen spreken over de marine waarvan het belang en de rol, in verhouding met haar dimensie, niet altijd gewaardeerd worden en nog minder naar waarde geschat in dit land, dat een hoofdzakelijk landgerichte en continentale mentaliteit heeft. Bovendien zijn onze avontuurlijke geest en onze wereldgerichtheid in een constante regressie sinds Leopold II.

Deze uiteenzetting zal uit drie delen bestaan:

- Primus: de maritieme strategie in het algemeen;
- Secundo: de maritieme strategie van de NAVO;
- Tertio: de Belgische bijdrage in deze strategie.

Een vluchtige overloop van de geschiedenis der laatste 7 eeuwen leidt tot twee fundamentele vaststellingen.

Ten eerste is de waarde die aan de zee gehecht wordt altijd een essentieel element geweest in de evolutie van de mensheid. Deze waarde nam fundamenteel toe sinds het einde van de Middeleeuwen tot op heden. Op verschillende momenten in de geschiedenis werden er enorme sprongen gemaakt die het relatief belang van de zee voor de mensheid voortstuwden.

De XVde eeuw is bij voorbeeld hoegenaamd niet te vergelijken met de XVIIIde: in de XVde eeuw, in een nog ongeorganiseerd Europa, vergaren Venetië, Genua en de Hanzesteden enorme rijkdommen uit de «marskramerij», van het Oosten tot de Baltische Zee, die evenwel geen enkele verhouding hebben met hun politieke macht of hun territoriale uitgestrektheid. In de XVIIIde eeuw daarentegen zijn de hele Atlantische Oceaan en de Indische Zeeën opengesteld voor de economische en militaire expansie van de grote moderne staten.

Een commerciële politiek, een koloniale politiek en een maritieme politiek ontstaan, ontwikkelen zich en ondersteunen mekaar. Nochtans zijn noch de lange omvaart, die Europa luxegoederen opleveren, noch de internationale kustvaart die en landbouwartikelen en produkten van een in hoofdzaak nog ambachtelijke industrie transporteert, onontbeerlijk voor het dagelijks bestaan van de naties.

Op 16 oktober 1986 hield Vice-Admiraal Poullet, Stafchef van de Zeemacht een voordracht in het Hoger Instituut van Defensie te Brussel. Het onderwerp van zijn voordracht was: «De Zeemacht, huidige situatie en vooruitzichten 1987-1996».

Neptunus publiceert de integrale tekst van deze talrijk bijgewoonde voordracht.

Met uitzondering van uitzonderlijk lange vijandelijkheden zou men immers geen enkel land op de knieën kunnen krijgen enkel en alleen maar door de zeeroutes af te snijden. Maar de ongehoorde winsten, die de meest ondernemende onder hen halen uit de maritieme handel, zijn een uitstekend instrument voor hun diplomatie en hun oorlogspolitiek. Het levert hun allianties op. Het laat hen toe zonder moeite de kosten te dragen van hun suprematie op zee welke noodzakelijkerwijze bijdragen tot hun overwinning op het land daar ze gecombineerde operaties of blokkades mogelijk maken welke de tegenstander verzwakken.

Nog groter is het verschil tussen het Europa van de XVIIIde eeuw en de wereld van vandaag met zijn dichtbevolkte industriestroken en waarvan de bevolkingen slechts leven van uitwisselingen langs maritieme routes van voedingsmiddelen, kolen en petroleum, mineralen, textiel, enz...

Onze landen zouden letterlijk sterven indien oppervlakte-, onderzeeboot- of luchtoperaties — en daarom nog geen oorlog - hun vitale communicatiewegen zouden afsnijden. De laatste twee wereldconflicten hebben ons op dit gebied veel verduidelijkt en datgene wat u tijdens de lessen militaire geschiedenis hebt geleerd onderstrepen dit op voldoende wijze zodat ik zo vrij ben hier niet verder op in te gaan.

Na deze eerste vaststelling kom ik tot de tweede.

Groot-Brittannië, dat in de XVIde eeuw de weg inslaat van de maritieme expansie, schijnt meer dan andere landen begrepen te hebben welke rijkdom en welke macht het ervan kon verwachten. Dit liet het land toe bijna twee eeuwen lang zonder onderbreking een eersterangsrol te spelen op het internationale toneel, daar waar hun Hollandse en vooral Spaanse maar ook Franse en Duitse rivalen keer op keer faalden, niet zonder zware strijd overigens. Strijd tussen bondgenoten, die in competitie uitgroeide en die vandaag nog voortduurt.

Men kan in dit verband zeggen dat Frankrijk weer het hoofd rechthoudt terwijl Nederland zich op een zeer beduidend niveau handhaaft.

Maar de Amerikaanse en de Russische kolossen hebben de Royal Navy uiteindelijk naar een derde, zelfs een vierde plaats verwezen. Zij behoudt echter — met moeite weliswaar — een actieve handelsvloot. De Commonwealth,

de vrucht van haar oude maritieme suprematie, verzekert haar nog steeds één van de belangrijkste plaatsen op wereldschaal. Het is dus niet, zoals men denkt en zoals al degenen beweren die niet voldoende op de hoogte zijn van de maritieme geschiedenis, haar geografische ligging die haar heeft voorbestemd om de oceanen te domineren. Maar, een opeenvolging van politieke, economische en sociale gebeurtenissen, en vooral een voortdurende politieke wil hebben bijna altijd in dezelfde richting gewerkt in plaats van mekaar tegen te werken. Dezelfde politieke wil, die vandaag de dag nog bestaat, heeft ook de maritieme grootheid van Holland tot stand gebracht.

Frankrijk daarentegen heeft die kans niet gehad. De prachtige verwezenlijkingen van Richelieu en Colbert om de scheepvaart en het zeewezen te doen heropleven, werden er tenietgedaan door de mediocriteit van hun opvolgers, en niet door de continentale positie van Frankrijk of door het gebrek aan financiële middelen. Frankrijk heeft zichzelf uitgeput in continentale conflicten terwijl er genoeg plaats was voor haar op de oceanen.

Na deze beschouwingen, die het belang van de zeeën tijdens de geschiedenis aantonen, kom ik tot de maritieme strategie.

Mijns inziens is de strategie geen doctrine, maar eerder een continue manier van denken, om het gebruik van middelen voor te bereiden om voorziene of waarschijnlijke gebeurtenissen te beheersen opdat men ze niet zou moeten ondergaan.

De strategie van een staat moet economisch, politiek, diplomatiek, psychologisch en militair zijn. Deze laatste in relatie met andere strategieën in vredes- en crisistijd zal slechts machtsgebruik inhouden als het moet, en wel te verstaan als de andere strategieën zouden falen. In het kader van de militaire strategie is de maritieme strategie als dusdanig een relatief recent concept.

Het is slechts in het begin van deze eeuw dat Mahan, V.S.-marineofficier zijn «Invloed van de maritieme macht, heerschappij op de geschiedenis» te boek stelde, en dat sir Julian Corbett, advocaat, historicus en professor aan het Naval War College, zijn «Enkele principes van de maritieme strategie» publiceerde. De grote strategische werken van admiraal Castex, in Frankrijk, dateren uit het interbellum.

Uit de analyse van de maritieme geschiedenis, m.a.w. van de gebeurtenissen, de gevechten, in relatie tot de evolutie van de geschiedenis der landen, hebben de historici verschillende constanten afgeleid wat de oorlog ter zee betreft met de bedoeling de aandacht van de politieke autoriteiten te vestigen op het gevaar dat erin bestaat ze te ontkennen. Zo werden, bij gebrek aan een concept, verschillende marines ingezet en geleid zoals landtroepen, bij voorbeeld om troepen te vervoeren met het oog op het bezetten van een verafgelegen vijandelijk grondgebied en dus zonder strategisch nut, of erger nog, met het oog op het bezetten van een klein gedeelte van de zee zoals men een sector voor een divisie of een legerkorps bezet terwijl men de bewegingsveiligheid aan de vijandelijke vloot laat.

Men moet in alle omstandigheden rekening houden met de aard zelf van de strategie op zee; zij is noch helemaal offensief, noch helemaal defensief. Zij is altijd beide tegelijk: een defensieve actie is hoofdzakelijk offensief, en in het volle strategisch offensief horen een groot deel defensieve operaties thuis. Daarenboven kunnen de operaties een positief of een negatief doel hebben en men kan ertoe gebracht worden ze uit te voeren in een beperkte of een onbeperkte oorlog zelfs, en ik zou wel zeggen hoofdzakelijk, in perioden dat er geen oorlog wordt gevoerd.

De oorlog op zee heeft als doel het behouden of het verkrijgen van de heerschappij over de zeeën en dus het verhinderen dat de vijand hetzelfde doel bereikt. Met andere

woorden: het beheersen van de zeeën is het behouden van een vrije manoeuvreerruimte, niets meer maar ook niets minder. Denken dat, als een mogendheid zijn machtspositie verliest haar tegenstander die automatisch verkrijgt zoals dat het geval zou zijn op het land, is echter een grote vergissing. De geschiedenis leert ons immers dat de normale situatie van de zeeën erin bestaat niet beheerst te zijn, en dat deze situatie voortdurend in vraag gesteld en betwist wordt.

Er is geen enkele vergelijking mogelijk tussen het beheersen van de zeeën en het beheersen van een grondgebied; buiten de territoriale wateren behoort de zee werkelijk niemand toe, niet juridisch, niet politiek en nog minder militair. Zij mag gebruikt worden. Bijgevolg is de enige positieve waarde van de hoge zee voor een staat, die van communicatiemiddel. En zo kom ik tot de sleuteluitdrukking van de maritieme strategie: de communicatielijnen, in het militair jargon de «SLOC's».

De controle van deze fameuze maritieme communicatielijnen verschaft een controlemiddel over het leven van bijna alle landen ter wereld, zoals men dat zou verkrijgen bij de bezetting van een gedeelte van zijn grondgebied. Maar de hoge zee heeft ook een negatieve waarde als natuurlijke grens; door er zich meester van te maken, door haar te overschrijden, door haar te laten verdwijnen indien mogelijk, is men in staat militaire druk uit te oefenen op de tegenstander en zich ook te verdedigen tegen directe militaire druk van die vijand. Elke staat leeft van zijn handel en zijn financiën. Wanneer men dit weet, vindt men een ander fundamenteel verschil tussen de oorlog op zee en de oorlog op het land. In het eerste geval zal men de communicatielijnen trachten te controleren terwijl men in het tweede geval zal proberen het grondgebied te bezetten of te verhinderen dat de andere het bezet.

Indien de globale druk immers slechts kan uitgeoefend worden na de bezetting van het grondgebied, kan deze, lang voor het begin van de vijandelijkheden, op zee voorbereid worden met relatief beperkte middelen door beperkte aanvallen op de communicatielijnen.

De controle op de communicatielijnen van de tegenstander kan dan algemeen, permanent, lokaal of tijdelijk zijn.

Een algemene en permanente druk wordt zelden bereikt want sporadische en nauwkeurige acties van de tegenstander blijven altijd mogelijk. Maar het doel wordt bereikt als de vijand niet meer in staat is onze communicatielijnen in gevaar te brengen of als hij geen gebruik meer kan maken van de zijne.

Wanneer een grootmacht aldus probeert de zeeën te beheersen, moet zij haar zeemacht gebruiken en het fundamenteel principe van de concentratie toepassen. De strategische concentratie is de mogelijkheid/capaciteit op tijd en in de bedoelde zone, de middelen te verzamelen die nodig zijn om vijandelijke acties te belemmeren, onschadelijk te maken of om de vijand te verplichten zich terug te trekken. Dit vraagt een grote flexibiliteit van de middelen, die in het begin echter altijd verspreid zullen lijken. Verschillende methodes kunnen aangewend worden om de vijandelijke acties te verhinderen.

Men kan vooreerst zijn eigen strijdkrachten concentreren om de vijandelijke vloot aan te trekken die zich op haar beurt zal concentreren. Men gaat dan op een zeeslag af waarbij de superioriteit bij het vuren, het manoeuvreren en de dekking vanuit de lucht een beslissende rol zullen spelen. Maar de vijand moet dan het gevecht aangaan.

Dat is wat er gebeurde met de Grote (Britse) Vloot die geconcentreerd en geïmmobiliseerd lag te Scapa Flow gedurende heel de eerste oorlog, wachtend op het uitvaren van de (Duitse) Hoch See Flotte. Het vervolg kent men: de slag om Jutland op 31 mei 1916.

Maar het is ook de buitengewone flexibiliteit en concentratiesnelheid van de Amerikaanse vliegdekschepen in de Stille Oceaan tijdens de tweede wereldoorlog, die erin slaagden om, tijdens de zeeslagen van de Koraalzee en de Midwayzee, praktisch zes maand na Pearl Harbor, de Japanse vliegdekschepen en de marine-luchtmacht definitief uit te schakelen.

Men kan ook de blokkeringsmethode gebruiken en wel op twee verschillende manieren.

De eerste methode is wat ik een «gesloten blokkade» zou noemen: men verhindert aldus dat de vijand uitvaart. Dit is een manier om een, over het algemeen lokale en tijdelijke controle te verkrijgen. Een algehele gesloten blokkade zou een fenomenale zeemacht vereisen. Dit is het soort strategie dat door de Britse en Hollandse vloot aangewend werd tegen Frankrijk tijdens de Napoleontische oorlogen, en eveneens door de Geallieerden tegen Duitsland tijdens de eerste en de tweede wereldoorlog, maar dan enkel wat de oppervlaktevloot betreft, want de blokkade van de onderzeeboten, voor zover dat ooit werd geprobeerd, was een totale mislukking.

De tweede soort blokkade is de «open blokkade» waarmee men de vijand belet de hoge zee, de oceanen, te bereiken. Bij deze methode worden de principes van verdediging in de diepte en de flexibiliteit veelvuldig aangewend. De zeeschepen patrouilleren verspreid in zones die gesitueerd zijn tussen de vijandelijke bases en de verplichte doorgangspunten. Als voorbeeld kan ik de Noorse Zee en de zeeëngten tussen Groenland, IJsland, Ierland en Schotland noemen. De Zeemachten in vooruitgeschoven posities vormen mobiele barrières en hebben als taak vijandelijke eenheden te onderscheppen die de vrije wateren in de oceaan proberen te bereiken. Zij worden in de rug gesteund door andere machten die klaarstaan om hen, indien nodig, te versterken maar waarvan de hoofdoopdracht erin bestaat de vijandelijke eenheden te onderscheppen die erin geslaagd zijn door de mazen van het net te glippen. Deze methode laat de flexibiliteit en de concentratie toe voor de bescherming van de eigen communicatielijnen en het onderscheppen van het vijandelijke maritiem verkeer. Zij zal langzaam leiden tot een permanente controle van de zeeën met strategisch belang.

Tot conclusie:

het doel van de maritieme strategie is het beheersen van en de controle over de zeeën. Zij moet rekening houden met alle operaties op zee, waarvan de opdrachten van een marine de synthese zijn, te weten:

1. Vernietiging van het marine/maritiem potentieel van de vijand.
2. Verdediging van de communicatielijnen die nodig zijn voor militaire konvoien, voor gevechts- en ontscheppingsgroepen, en voor ravitailleringkonvoien of in het NAVO-jargon: de «Reinforcement» en de «Resupply».
3. De vijand verbieden de zee te gebruiken.
4. Verdediging van de kustwateren om elke invasie vanuit de zee te verhinderen, voor zover deze bedreiging bestaat. (Niet voor de Scandinavische landen, IJsland, de Faeroër-eilanden, enz.).

Maar vandaag de dag hebben weinig landen een strikt nationale maritieme strategie.

In het kader van deze uiteenzetting zal ik mij inspireren op die van de USSR en die van de Verenigde Staten, om er dan die van de NAVO uit af te leiden.

De USSR is een natie, die historisch gezien, in autarkie heeft willen leven en heeft geleefd. Zij vormt een geografische entiteit die altijd het gebruik van binnenlandse communicatielijnen toelaat en manoeuvres langs binnenlandse lijnen. Siberië beschikt echter nog over voldoende wegen- en spoorwegnetten, noch over voldoende exploitatietechnologie. Deze situatie ligt aan de basis van een

geveinsd of reëel gevoel van ingeslotenheid: in het noorden, de Arctische IJszee, die onbruikbaar is in de winter, in het zuiden en in het westen, een kring van onafhankelijke, zelfs vijandig gezinde landen die — en dat is de oorzaak — haar scheiden van de drukst bevaren zeeën ter wereld, in het oosten, een opening naar de Stille Oceaan maar aan het eind van de wereld!

Sinds 1917 wil de USSR, onder de dekmantel van de marxistische ideologie, de ganse mensheid in dienst van het systeem stellen.

Waar zij zich tot in de jaren '60 beperkte tot een verdedigingsstrategie voor het vaderland, heeft zij zich van dan af een marine voor de hoge zee uitgebouwd met een mondiale capaciteit. Haar handelsvloot bezet de vijfde plaats op de wereldranglijst; zij is gecentraliseerd, altijd ten dienste van de staat vermits het natuurlijk een staatsvloot is, die klaarstaat om de strijdkrachten te ondersteunen, om inlichtingen te verzamelen, om een selectieve bijstand te geven aan de klanten en om hulpschepen te leveren aan de oorlogsmarine. Zij is geoefend en voorbereid op zulke opdrachten in vredetijd.

Haar oorlogsmarine is onderverdeeld in vier vloeten:

1. De Noordelijke vloot heeft volgende opdrachten:
 - nucleaire strategische afschrikking (2/3 van de SN-lanceerders);
 - onderscheppen van Amerikaanse marinevluchtaanvalen;
 - vernietiging van amfibiegroepen ter versterking van Noorwegen;
 - vernietiging van de geallieerde transatlantische transporten;
 - inbeslagneming van strategisch grondgebied zoals het noorden van Noorwegen, IJsland, de Faeroër-eilanden, zelfs de Bermuda's en de Azoren.
2. De Baltische vloot.

Zij moet:

- de Baltische Zee controleren, evenals de zeeëngten die toegang verlenen tot de Noordzee;
- de land- en amfibieoperaties ondersteunen die nodig zijn voor de inbeslagneming van de Baltische zeeëngten;
- steun geven aan de operaties van de Noordelijke vloot.
- 3. De Vloot van de Zwarte Zee heeft als opdracht
 - de controle over de Zwarte Zee;
 - steun aan de Krachten in de Middellandse Zee;
 - steun aan de land- en amfibieoperaties die nodig zijn voor de inbeslagneming van de Turkse zeeëngten.
- 4. De vloot van de Stille Oceaan, de tweede in belangrijkheid, is belast met
 - de nucleaire strategische afschrikking (1/3 van de SNLE);
 - de vernietiging van de Amerikaanse en de Japanse vloot in de Stille Oceaan.

Het strategisch in werking stellen van de Sovjet-vloten verloopt in 3 trappen of strategische zones.

- de eerste: de kustwateren waar de vloot het absolute meesterschap moet behouden voor de verdediging van de kusten;
 - de tweede: de aangrenzende zeeën, de Barentssee, de Baltische Zee, de Zwarte Zee, de Japanse Zee en indien mogelijk de Noorse Zee waar de vloeten controles moeten verwerven;
 - de derde: de volle zee, te weten de oceanen en de Noordzee, om er de controle te winnen die nodig is om het maritiem verkeer aan de tegenstander te verhinderen.
- Deze maritieme strategie van de Sovjets heeft daarenboven vier delen die men helemaal of gedeeltelijk terugvindt in elke zone, in elke trap.

- offensieve afschrikking (SSBN voor eerste en tweede aanval);
- defensie afschrikking (aanvalsonderzeeërs en oppervlaktegroepen);
- steun aan de land- en amfibieoperaties;
- steun aan het globale Sovjet-expansionisme door een aanwezigheid op zee waar ook ter wereld.

De Verenigde Staten vormen eveneens zulk 'n geografische entiteit zodat zij vaak de neiging hebben gehad in een autarkie te leven, in hun geval «isolationisme» genoemd. De uitputting van hun natuurlijke reserves, hun handelsbelangen over heel de wereld, de bedreiging meer bepaald deze van de USSR doet wegen op hun belangen en die van hun bondgenoten, hebben hun deze neiging tot autarkie en isolationisme tijdelijk, en wel sinds 1949 (ondertekening van het Noordatlantisch verdrag), doen verlaten. Daar zij in het oosten van de Atlantische en in het westen aan de Stille Oceaan liggen en daar beide oceanen bevaren worden door hun handelsvloot en die van hun bondgenoten hebben zij automatisch en zonder het te willen, vanuit maritiem strategisch standpunt, een verantwoordelijkheid op wereldniveau. Zij zijn sinds 1945, en meer bepaald sinds 1949, voorbestemd om de nationale identiteit en integriteit, de instellingen en het democratisch systeem van hun bondgenoten met hetzelfde recht te waarborgen als de hunne.

Hun nationale strategie berust op drie pijlers: de afschrikking, de voorwaarde verdediging en de solidariteit binnen het bondgenootschap.

De afschrikking moet van die aard zijn dat een potentiële tegenstander ervan overtuigd moet worden dat de risico's die hij loopt bij het ontketenen van vijandelijkheden ruimschoots de verhoopde winst zullen overschrijden. Zij berust zoals u weet op drie pijlers: de strategische kernmacht, de theaterkernmachten en de conventionele macht. Hun afschrikking wordt ook versterkt door het bestaan van een groot aantal verdragen en allianties met 43 landen over de wereld.

Daarenboven willen zij in staat zijn om op te treden en te reageren in een hele waaier van bijzondere situaties in vredetijd, in crisistijd en natuurlijk ook in oorlogstijd.

De Verenigde Staten zijn ervan overtuigd dat de USSR geen directe confrontatie tussen de supermachten wenst, maar dat de Sovjets wel beperkte conflicten overal ter wereld aanmoedigen en veroorzaken; conflicten die een weerslag hebben op de belangen van de Westerse wereld. Zij menen dus dat een wereldwijde aanwezigheid op zee onontbeerlijk is om onmiddellijk als stabilisator te kunnen tussenkomen en op te treden door de conventionele permanente afschrikking en de plaatselijke anti-escalatie controle.

Zij hebben dus verschillende permanente vloten, verspreid over de hele wereld.

1. De 2de vloot opereert in de Atlantische Oceaan. Zij heeft als opdracht:

- de strategische nucleaire afschrikking;
- de vernietiging van nucleaire strategische Sovjet onderzeeboten;
- het terugdrijven (containment) van de Noordelijke vloot in de Barentssee door de controle op de Noorse Zee;
- de veiligheid van de Transatlantische communicatielijnen door de Russische Strijdkrachten de toegang tot de Atlantische Oceaan en de Noordzee te ontzeggen;
- de steun voor lucht- en grondoperaties in Europa.

2. De 3de vloot opereert in de Middellandse Zee. Zij heeft als opdracht:

- de blokkade van de Turkse zeeën, om de vloot van de Zwarte Zee te blokkeren;
- de controle over de Middellandse Zee om er de vrije handelingsruimte te behouden;

— de steun aan operaties in de lucht en op het land in Zuid-Europa.

3. De 3de vloot opereert in het oostelijk deel van de Stille Oceaan. Zij heeft als opdrachten:

- de strategische nucleaire afschrikking;
- de vernietiging van de strategische atoomonderzeeboten van de Sovjets;
- het terugdrijven en de vernietiging van de Sovjetvloot in de noordelijke Stille Oceaan;
- de veiligheid garanderen van de communicatielijnen in de Stille Oceaan.

4. De 7de vloot opereert in het westelijk deel van de Stille Oceaan met de volgende opdrachten:

- in die zone het overwicht op zee behouden door de controle over de Japanse, Koreaanse en Chinese zeeën of ten minste het ontzeggen van deze zeeën aan de Russische Strijdkrachten;
- de controle over de Indonesische zeeën.

5. Een Zeemachtgroep in de Indische Oceaan heeft als opdrachten:

- het overwicht op zee uitbreiden naar het westen toe door de veiligheid van de «SLOC's» in de Indische Oceaan te verzekeren;
- operaties te lucht en op het land in dit deel van de wereld ondersteunen.

In crisistijd hoopt de Amerikaanse marine voldoende verspreid te zijn en over voldoende mobiliteit te beschikken om snel de nodige krachten naar het kritieke punt te kunnen zenden. Men vindt hier de fundamentele eigenschappen terug van de strategie op zee: verspreiding in het begin, flexibiliteit en concentratievermogen.

De werking van de Amerikaanse maritieme strategie behelst vier fasen:

1. nucleaire en permanente afschrikking op de oceanen;
2. overgang naar de oorlogssituatie;
3. het beginoffensief;
4. de confrontatie met de vijand in het gevecht.

De permanente nucleaire afschrikking vereist voortdurend te kunnen beschikken over voldoende onderzeeboten in zee en in schietpositie, om aan de USSR de nodige nederlagen toe te dienen om hem ervan af te brengen een oorlog te beginnen.

Deze aantallen zijn geheim, maar het gaat hier, mijns inziens, om minstens 10 à 20 strategische onderzeeërs.

De tweede fase omvat voorwaardse troepenbewegingen: het plaatsen van zee- en luchtstrijdkrachten amfibie-strijdkrachten om de geallieerden versterking te bieden in zones die grenzen aan gebieden waarin waarschijnlijk operaties zullen plaatsvinden en de organisatie van versterkingskonvoien naar Europa.

De derde fase bestaat erin offensieve initiatieven te nemen om zowel de oppervlakte- als onderzeebootvloten als de handelsmarines, van de tegenstrever, terug te vinden. Het komt er eveneens op aan zoveel mogelijk schepen, onderzeeboten en materiaal te vernietigen in de havens zodat de tegenstrever ertoe wordt aangezet om te onderhandelen. Indien deze fase haar doel niet bereikt dient men over te schakelen naar de vierde fase en de strijd aan te gaan om de vijand op zee te vernietigen terwijl steun aan de lucht- en de landstrijdkrachten van de geallieerden wordt verder gezet.

In deze strategie verlenen de Verenigde Staten momenteel, gelukkig genoeg, de grootste prioriteit aan de Atlantische Oceaan en aan de aangrenzende Europese zeeën. Ikzelf heb de Chef van de Amerikaanse Generale Staf horen verklaren dat «The defense of Europe is second only to the defense of the US continent».

Laat ons nu de gevolgen voor de Alliantie en Europa van de Sovjet-strategie, meer bepaald wat de Sovjet-zeestrijdkrachten betreft, onderzoeken.

Europa is maar een schiereiland aan het uiteinde van het enorme Russische continent.

Het lijkt daarom vanuit geostrategisch opzicht evident dat wanneer de Sovjets zich sterk genoeg wanen, ze zich meester zouden kunnen maken van West-Europa.

Ze kunnen hierbij op verschillende wijzen tewerk gaan. De directe militaire confrontatie is er één van. Het is zonder twijfel de meest gevaarlijke maar niet noodzakelijk de meest waarschijnlijke wijze.

In geval van een militaire confrontatie is de territoriale integriteit van Centraal Europa van vitaal belang, maar ze wordt niet als enige en zeker niet als eerste, noodzaak ervaren.

Tegenover de verschillende bedreigingen die op haar wegen, zowel op rechtstreeks strategisch vlak als op de verschillende indirecte niveau's, kan de NAVO geen bruikbare strategie ontplooiën zonder de zeestrijdkrachten erbij te betrekken. In werkelijkheid hangt de NAVO volledig af van de oceaan voor de rechtstreekse steun voor de landstrijdkrachten, voor de versterking en de bevoorrading voor zijn verdediging tegen de aanvallen komende van de zee en voor de overleving van de bevolking en de industrie.

Men moet dus een afschrikkingsstrategie ontwikkelen, de middelen beklemtonen om het initiatief op zee te behouden en een vooruitgeschoven defensie organiseren door middel van offensieve operaties, die beperkt zullen worden als de noodzaak zich doet gevoelen.

Men mag daarbij niet vergeten dat de landen van de NAVO ook buiten de Noord-Atlantische zone vitale belangen hebben.

Wanneer het merendeel van het maritiem verkeer dat instaat voor de militaire versterkingen en bevoorradings, geconcentreerd zijn in de noordelijke Atlantische Oceaan, dan bevindt zich het grootste deel van het maritiem bevoorradingsverkeer in brandstoffen, metalen en andere producten nodig voor de overleving van de bevolkingen en de industrie in de Zuid-Atlantische zone en in de Stille Oceaan. Men kan er zich dan aan verwachten dat de USSR acties zal ondernemen tegen onze handelsvloot vóór en tijdens de vijandelijkheden in deze zones of waar de zeemachtmiddelen zwak zijn en zullen blijven.

De geallieerde Zeemachten moeten dus de volgende operationele principes respecteren:

— Het onderhoud van een permanente afschrikkingsstrategie op gewenst niveau.

— Het terugdringen d.w.z. de vijand verplichten in zijn kustwateren te blijven en hem de toegang tot de open zee te ontfangen.

— De verdediging in de diepte; om vijandelijke eenheden die te ver zijn uitgevaren te vernietigen, anderen naar hun bases terugdringen en de communicatiekanalen beschermen.

— Het initiatief behouden door de beweeglijkheid van de middelen, het vooraf plaatsen van bepaalde groepen.

— De capaciteit van het maritiem transport.

Teneinde de problemen die zich kunnen voordoen in tijd van oorlog en crisis beter te kunnen vatten, kan men het belang van de zeeën die Europa omgeven analyseren, in functie van hun nut, hun kenmerken, de eventuele dreiging en van de te verwachten scenarios.

Zo kunnen wij vijf belangrijke militaire maritieme zones bepalen:

- (1) De Noorse Zee
- (2) De ondiepe zeeën (Baltische, Noordzee, het Kanaal)
- (3) De oostelijke Middellandse Zee
- (4) De centrale en westelijke Middellandse Zee
- (5) De Atlantische Oceaan

In deze zones zullen voornamelijk acties ondernomen worden om de tegenstander terug te dringen, terwijl in andere zones men zich hoofdzakelijk zal beperken tot de bescherming van het maritiem verkeer, de versterkingen en de herbevoorradingen.

Daar de verhoudingen tussen de Zeemachten niet meer toelaten om simultane operaties in de vijf zones te organiseren met de redelijke hoop te winnen, zullen de maritieme commandanten en chefs verplicht zijn verschillende operaties te leiden.

Zo hebben we:

— De slag om de Noorse Zee

— De slag van de ondiepe zeeën

— De slag van de Atlantische Oceaan

— De twee gevechten van de Middellandse Zee: de oostere en de westerse.

De zwakke punten in de boog die Europa omspant bevinden zich dus in de flanken:

* De noorderflank: De Noorse Zee, daar de strijdkrachten van de tegenstander in de onmiddellijke nabijheid aanwezig zijn. - De noordelijke vloot, de aan land gestationeerde luchtmacht, de grens tussen Noorwegen en de USSR.

* De zuiderflank: Het oostelijk deel van de Middellandse Zee die ook bedreigd wordt door op het land gestationeerde Russische luchtmacht.

De Baltische Zee heeft ook een zeker belang daar ze gebruikt kan worden door de vijand voor ontschepingsoperaties op de noordelijke flank van Centraal-Europa.

In deze zones zal men dus aanvankelijk indijkingsoperaties dienen te organiseren en operaties die erop gericht zijn de vijand terug te dringen.

In andere zones, de Atlantische Oceaan, het Kanaal, de Noordzee en de westelijke Middellandse Zee zullen de operaties op zee erop gericht zijn de belangrijke communicatielijnen voor de aanvoer van versterkingen en nieuwe bevoorradingsmiddelen te beschermen.

Men schat dat er ongeveer 1000 schepen per maand nodig zullen zijn om Europa te bevoorraden.

Alvorens over te gaan tot de Belgische bijdrage in deze strategie, daar de commandanten van de Zeemachten zelf verklaren dat ze slechts een stapsgewijze campagne kunnen voeren en dan nog per prioriteit, dien ik niet zozeer te proberen prioriteiten vast te stellen, maar enkele fundamentele strategische relaties aan te tonen.

Voor een strategie, die tenminste ietwat op de hoogte is, is het onontkenbaar, en allen zijn het hierover eens, dat er een fundamentele prioriteit bestaat die alle anderen overtreft met uitzondering van de nucleaire afschrikking: de slag om de Noorse Zee.

Deze slag zal erin bestaan de heerschappij over de Noorse Zee te verwerven door de Sovjet-vloot terug te dringen in de Barents-Zee met als gevolg dat de versterking van Noorwegen kan slagen en dat de Alliantie een zekere kans maakt, dankzij de steun van de lucht- en Zeemacht, de zee- en landstrijd om Noorwegen te winnen.

Enkel wanneer de Sovjets Noorwegen kunnen veroveren en de controle over de Noorse Zee kunnen verwerven, hebben zij een kans om de strijd om de Atlantische Oceaan in goede omstandigheden te kunnen aangaan en krijgt de verovering van de Baltische zeeën een strategische betekenis.

In geval dat de afschrikking het laat afweten, is het belang van de Noorse Zee, voor alle campagnes in Europa en meer in het bijzonder voor de slag om Centraal-Europa van dien aard, dat de Amerikanen bereid zouden zijn vier groepen vliegdekschepen in te zetten zodat SACEUR wel eens zou kunnen overwegen er deze van de Middellandse Zee aan toe te voegen. Ik begrijp niet waarom de West-Europese landen er niet meer belang aan hechten. Voor

mij is het duidelijk dat er meer zee-, lucht- en landstrijdkrachten moeten afgevaardigd worden dan voorzien is in de huidige plannen.

We lopen het risico troepen te behouden in gebieden waar niets zal gebeuren en aldus de belangrijkste veldslag te verliezen. De zeeslagen om de Noorse Zee en om Noorwegen zullen tijdens een komend konflikt, van even groot belang zijn als de slag om Midway, in de oorlog om de Stille Oceaan in 1942-1945, d.w.z. het belissende en onherroepelijke keerpunt.

De afloop van de gevechten om de Atlantische Oceaan en de ondiepe zeeën hangen volledig af van de slag om Noorwegen.

Wanneer Noorwegen, ter zee en ter land, verloren gaat: — Zal de integriteit van Denemarken praktisch verloren gaan.

— Zal de slag om de Atlantische Oceaan gevoerd moeten worden in moeilijker omstandigheden dan deze in 1942.

— De campagne in de Noordzee en het Kanaal moet uitgevoerd worden onder de voortdurende bedreiging van de vijandelijke zee- en luchtmacht waarvan de druk onweerstaanbaar zal zijn.

Vandaar, zal de versterking van Centraal Europa, tenzij men hiertoe zou besloten hebben voor de slag om Noorwegen - waar ik niet in geloof - gecompromiteerd zijn en zullen de verliezen van de Amerikanen tijdens de transatlantische transporten beduidend zijn. Dit zal ernstige politieke gevolgen hebben.

Deze absolute prioriteit van de Noorse Zee impliceert dat, aanvankelijk, de slag om de Atlantische Oceaan gevoerd zal moeten worden zonder strijdkrachten en dat de campagnes in ondiepe zeeën het zullen moeten stellen zonder de steun van de zee- en de luchstrijdkrachten. Alle eenheden zullen logischerwijze moeten ingezet worden in het noorden. Maar dat zijn nu eenmaal risico's die men moet nemen.

Indien de Noorse campagne slaagt, dan zal de slag om de Atlantische Oceaan een onderzeeboten campagne zijn van de 2de orde, en zal de campagne om de ondiepe zeeën zich dan eerder beperken tot een onbeduidende mijnenoorlog. Wanneer de Noorse campagne mislukt, zullen we op zee een oorlog moeten voeren tegen alle oppervlakte-, lucht en onderzeeze strijdkrachten samen. Het volstaat dat de V.S., per ongeluk, enkele vliegdekschepen verliest zodat de situatie onomkeerbaar wordt en zoals ik gezegd heb, onherroepelijk.

Alle zeestrategen zijn het erover eens: wanneer er in de Noorse Zee een nieuw Pearl Harbour plaatsvindt, zullen er geen zeeslagen in de Koraalzee en rond Midway plaatsvinden en zal de situatie niet hersteld kunnen worden.

Er rest ons enkel nog de twee campagnes in de Middellandse Zee te situeren.

Het betreft hier een alles of niets situatie: alle geallieerde marines en vooral de 6de vloot dienen tijdens de eerste uren van een conflict, zelfs daarvoor indien mogelijk, het Sovjet-eskader in de Middellandse Zee te vernietigen. Voor zover Frankrijk verondersteld wordt zijn twee vliegdekschepen in de Middellandse Zee te behouden en dat Turkije de toegangen ervan weet af te sluiten: de 6de vloot kan en moet de Noorse Zee vervolgen (ik ga er echter van uit dat men eveneens de Franse vliegdekschepen naar Noorwegen kan sturen i.p.v. een Amerikaans). Wanneer deze twee veronderstellingen niet gerealiseerd worden, zal het er slecht uitzien op de zuiderflank daar de belangrijke strijdkrachten er zullen geblokkeerd worden. Dit zal ten nadele zijn van de slag om Noorwegen die we aldus riskeren te verliezen, wat onze gehele organisatie ter zee in mekaar

zal doen storten, met het onoverkomelijk verlies van het front in Centraal-Europa. Eens te meer bepaalt de zee onze hele verdediging.

Welke is dan de Belgische bijdrage in het domein van de maritieme defensie van de westerse wereld?

Ons land is evenzeer afhankelijk van de zee als de Alliantie in zijn geheel. In vredetijd gebeurt 67 % van onze invoer, bevoorradings in grondstoffen en brandstoffen via de zee. Zo ook 52 % van onze uitvoer.

In geval van crisis of oorlog zijn de Belgische havens levensbelangrijke losplaatsen voor de aanvoer van de Militaire «Reinforcement» voor het centraal front. Ongeveer 400.000 Britten en Amerikanen trekken door ons land gedurende de eerste 30 dagen.

Daarom zou de Zeemacht deelnemen, in het kader van de Alliantie, aan mijnenbestrijding en de verdediging van de Maritieme communicatielijnen tegen onderzeeboten en luchtaanvallen in de Noordzee, in het Kanaal en in hun Atlantische Naderingen.

Daartoe wordt een gedeelte van de schepen van onze Marine onder het operationele commando van de opperbevelhebber van de kanaalzone, CINCHAN, geplaatst, terwijl de andere helft onder nationaal commando blijft om de vrije toegang van onze havens en van de kustnavigatieroutes te blijven verzekeren.

Dit laatste, alhoewel onder nationaal gezag uitgevoerd, maakt klaarblijkelijk deel uit van de bescherming van de Maritieme Communicatielijnen van de Alliantie. Daarom zijn deze schepen in NATO terminologie: «other Forces to NATO».

In crisistijd neemt de Zeemacht deel aan een aantal zogenaamde crisis of «contingency» - plannen, oorspronkelijk van CINCHAN & SACLANT, maar nu TRI-MNC. Deze hebben tot doel tijdig de macht van de Alliantie te tonen en de wil er gebruik van te maken, om aldus de vijand te ontraden zelf zijn macht te misbruiken. Dit machtsvertoon maakt deel uit van de afschrikkingsstrategie.

In vredetijd maken we deel uit van de Permanente Smaldelen van de NAVO:

Stanaforchan, het internationaal smaldeel mijnenbestrijdingsschepen onder bevel van CINCHAN, en STANAFORLANT, met Smaldeel escorteschepen, fregatten en destroyers, onder bevel van de Geallieerde opperbevelhebber van de Atlantische Oceaan, Saclant, maar gedurende 6 maanden van het jaar onder operationeel controle van CINCHAN/CINCEASTLANT.

Zuiver nationaal gezien biedt dit unieke en onvervangbare trainingsmogelijkheden, maar, zoals voor de parachutisten en de vliegtuigen die we ieder jaar in het kader van de AMF naar Noorwegen, Turkije en Griekenland sturen, ver buiten het Centraal Front, toont onze deelname aan SNFC & SNFL aan vijand, en vriend, en dan vooral aan onze Scandinavische vrienden, de politieke wil van ons land, aan de verdediging van de Alliantie, de maritieme verdediging in ons geval, en in het bijzonder deze van Europa, deel te nemen.

De middelen die ons ter beschikking staan om onze opdrachten uit te voeren zijn de volgende:

4 lichte fregatten, operationeel sedert 1978-79.

30-tal mijnenbestrijdingsschepen.

De vier fregatten, volgens eigen plannen in België gebouwd, vervangen de Algerineklasse, bij de Zeemacht in dienst van 54 tot 1969.

Deze 6 escorteschepen van ongeveer 1.000 T (Avisos in het Frans) waren eveneens toegewezen aan de Geallieerde opperbevelhebber van het Kanaal, CINCHAN.

Van de vier fregatten zijn er continu twee volledig operationeel. Het derde fregat, met een verminderde bemanning

voert opdrachten ten voordele van de scholen, en is dus in 1e reserve; Het vierde is in groot onderhoud. Vermits zo'n groot onderhoud bijna 24 maanden duurt is de totale operatie - onderhoudscyclus van de gehele vloot 96 maanden.

Voor wat de mijnenbestrijding aangaat, beschikken we over:

- 6 hoogzeemijnenvegers/jagers gebouwd in de Verenigde Staten en in leen ontvangen van de Verenigde Staten (MDAP) in de vijftiger jaren, ze zijn dus ongeveer 30 jaar oud
- 4 kustmijnenvegers, 2 kustmijnenjagers en 14 ondiep-watermijnenvegers allen eveneens gebouwd tussen 1950 en 1960. 12 in leen van de Verenigde Staten en 8 in nationaal eigendom
- 2 Commando- en Logistieke Steunschepen, ZINNIA en GODETIA gebouwd in 1966 en 1967, in in nationaal eigendom.

Er valt op te merken dat de mijnenbestrijdingsvloot, in de jaren 60, 48 eenheden telde. Nu slechts 28, een vermindering dus van 58 %. Maar dit is in ons land niet eigen aan de Zeemacht.

Ter vervollediging van de inventaris van onze maritieme middelen dienen aan bovengenoemde gevechtseenheden nog een tiental dienstvaartuigen toegevoegd: Munitietransport, zeeslepers, havenslepers, trainingsvaartuig, enz.)

Het moet nu onderlijnd worden dat de NAVO-autoriteiten ons, via de procedure van de Force Proposals, sedert lang vragen volgende bijkomende middelen te verwerven en ter beschikking te stellen:

- een hoogzeetanker- bevoorradingsschip voor de oproep fregatten
- 6 bijkomende Mijnenbestrijdingsschepen (om tot een totaal van 32 schepen, 15 jagers en 17 vegers, te komen)
- een derde Commando- en Logistiek Steunship voor de MCM-vloot

- een schip, in oorlogstijd omvormbaar tot mijnenlegger en een stock van 500 grondmijnen

Deze vragen zijn redelijk, strategisch gerechtvaardigd, en alles bij elkaar niet duur, uitgenomen de 6 bijkomende MB-eenheden.

Maar de financiële middelen aan de Zeemacht toegekend laten ons niet toe noch vandaag, noch morgen, op deze vragen in te gaan.

Hoe worden deze eenheden nu ingezet voor de NAVO in geval van crisis of oorlog?

In crisis periode, wil de alliantie tonen dat ze vastberaden is om zich te verdedigen. Om niet verrast te worden moeten enkele eenheden op zee verspreid worden door de uitvoering van surveillance- en opzoekingsopdrachten.

Het doel is alle bewegingen van koopvaardij-, vissers- en oorlogschepen van de vijand te controleren, en deze schepen waar nodig te schaduwen, en de diepte in te sturen, zo mogelijk vóór de vijandelikheden. Deze opdrachten worden door nationale eenheden en door aan de Navo toegevoegde eenheden uitgevoerd. Voor wat de NAVO betreft werden zoals reeds vermeld verschillende crisisplannen uitgewerkt om deze toestanden te dekken.

De Zeemacht neemt aan deze plannen deel met 2 fregatten en 3 mijnenbestrijdingsschepen. Ze worden aan CINCHAN en op zijn aanvraag toegewezen.

In alarmperiode, wanneer de opbouw van de strijdkrachten moet ondernomen worden, worden meer en meer schepen aan de NAVO toegewezen.

Alle 4 fregatten zullen zich onder het bevel van CINCHAN

bevinden, terwijl onze mijnenbestrijdingsvloot in NCM groepen opgesteld wordt. Een groep wordt aan CINCHAN toegewezen, een tweede groep zal onder het bevel van ABNL opereren en een derde groep, zo klein mogelijk blijft onder nationaal bevel (COMOPSNAV) maar kan later ook aan ABNL toegewezen worden.

Ik heb nu twee keer ABNL geciteerd. Wat is dat? In het kader van de samenwerking met de KNM (Koninklijke Nederlandse Marine), wordt een geïntegreerd commandostructuur voorzien: het Commando Admiraal BENELUX afkorting ABNL.

Dit Commando wordt in crisis- en oorlogstijd geactiveerd en heeft als bevelhebber een Nederlandse Admiraal tevens COMBENECHAN een Commando ondergeschikt aan CINCHAN in de NAVO organisatie. Deze admiraal beschikt over een Belgisch-Nederlandse Staf.

Ik neem hier de gelegenheid te baat om even uit te wijden over de samenwerking van de Zeemacht met andere marines.

Grosso-Modo kan men stellen dat de in België gebouwde fregatten met franse wapens - kanon, raketdieptebomwerper, Exocet-missielen en torpedoinstallatie - uitgerust zijn. Bovendien bevindt zich aan boord een batterij Sea-Sparrow missielen tegen luchtdoelen, in NAVO-verband ontwikkeld maar van Amerikaanse oorsprong, en een Engelse Rolls-Royce gasturbine voor de voortstuwing aan hoge snelheid. Kanon en Sea-Sparrow worden gestuurd door een Nederlands vuurleidingssysteem van Hollandse Signaalapparaten die tevens het Data handling-systeem leverde.

Deze internationale keuze was een noodzaak om de eenvoudige reden dat de Belgische industrie dergelijke militaire apparatuur niet kan leveren.

Reeds vóór de bouw van de fregatten hadden we conventies met Frankrijk en Nederland afgesloten om hun specialisten in die domeinen te kunnen raadplegen.

De samenwerking werd evenwel niet beëindigd, eens de vier fregatten gebouwd. De Belgische Zeemacht beschikt, noch over de nodige infrastructuur, noch over het nodige personeel om de totaliteit van het onderhoud van deze materiële te verzekeren. Dit is een zuivere financiële stelling, want op gebied van kennis van onze wapensystemen staan wij op hetzelfde intellectueel peil als de marines waar we het materieel hebben gekocht, al was het maar omdat onze officieren en onderofficieren aldaar gevormd worden. Conventies werden dus met de betrokken marines afgesloten om het periodiek onderhoud, en ook eventuele zware herstellingen, in hun arsenalen te laten uitvoeren.

Zo krijgen alle wapens van de fregatten, om de vier jaar, afwisselend een groot- of een klein onderhoud te Brest door de franse marine en worden tevens het onderhoud en de inspecties van de munitie gecoördineerd.

Met onze Noorderburen hebben we nog veel meer bindingen op dit gebied.

Verschillende werkgroepen, bestaande uit delegaties van beide marines, en overkoepeld door een stuurgroep, vormen samen de BENESAM of Belgisch Nederlandse Samenwerking.

Dit organisme, dat tot doel heeft de samenwerking te bevorderen en te leiden, is werkzaam in volgende domeinen:

- training: onze FFGM's worden systematisch in het NL eskader opgenomen.

- opleiding: met als belangrijkste aspect EGUERMIN, onze binationale mijnenbestrijdingsschool te Oostende, die functioneert met een gemengd lerarenkorp en beurltelings door een Belgische en een Nederlandse officier geleid wordt

- bevoorrading: de NL logistieke keten staat in voor de herbevoorrading van reservedelen voor apparatuur van nederlandse oorsprong

— onderhoud: zoals reeds gezegd voert de NL marine het geplande onderhoud uit van het globale vuurleiding- en data handlingsysteem van de fregatten
Dit onderhoud geschiedt deels in DEN HELDER, deels te ZEEBRUGGE.

Anderzijds is de Belgische Zeemacht belast met het onderhoud van de Belgische en Nederlandse PAP's, de kleine onbemande onderzeebootjes welke in de mijnenbestrijdingsvloten gebruikt worden voor het opsporen en vernietigen van mijnen.

Weze tenslotte nog vermeld dat een belangrijke Belgische delegatie permanent afgedeeld is bij het Nederlandse CAWCS, het centrum voor automatisering van wapens- en commandosystemen waar zij de operationele programma's opstellen voor de computers van zowel Nederlandse als Belgische fregatten. Wij hadden dus geen kosten bij het opstellen van de Software voor onze fregatten. Wij hebben dan ook geen kosten bij de continue vernieuwing en het moderniseren ervan.

Meer bekend is wellicht de multilaterale overeenkomst die tot de bouw van de CMT «Chasseurs de Mines Tripartite» geleid heeft.

Op het einde van dit decennium zullen er dankzij deze samenwerking tussen marines, 10 Franse, 15 Nederlandse en 10 Belgische CMT's in de vaart zijn.

Op enkele details na zullen deze 35 eenheden identiek zijn. Dit werd bekomen door de oprichting van een «tripartite» studie bureau welke het project beheerde en een evenredige verdeling verzekerde van de boorduitrustingen over leveranciers van de drie deelnemende landen. Zo levert België ondermeer de elektrische voortstuwing die tijdens de mijnenjacht gebruikt wordt.

De bouw van de rompen en de installatie van de door de drie marines aangekochte «gemeenschappelijke» leveringen blijft nationaal maar gebeurt uiteraard volgens dezelfde tekeningen en normen.

Ook zal men er over waken dat in de toekomst, dankzij een verdere samenwerking tussen de 3 partners, wijzigingen aan de gemeenschappelijke uitrustingen enkel na gezamenlijk overleg uitgevoerd worden, teneinde een identieke configuratie te behouden.

Aktueel zijn onderhandelingen gestart om in de toekomst voor sommige materiële een gezamenlijke onderhoudspolitiek te voeren, gelijkaardig aan deze die met succes van toepassing is op de fregatten.

Sinds januari 86 trachten we een gelijkaardige samenwerking tussen marines tot stand te brengen voor het gemeenschappelijke ontwerp, de ontwikkeling en de bouw van een toekomstige Europese kustmijnenveger.

Een intentieverklaring daartoe werd onlangs ondertekend door de Stafchefs van de NL, NO en BE marines, en de eerste tripartite besprekingen starten binnenkort, na het akkoord daartoe gegeven door de 3 NAD's in Rome op 25/26 september jl.

Om de opdrachten adequaat te blijven uitvoeren, volstaat het vandaag niet over het noodzakelijk geachte aantal eenheden te beschikken, maar is het nodig deze schepen op peil te houden qua bewapening en uitrusting, en na beëindiging van hun levensduur ze te vervangen, te vernieuwen.

Dit is het onderwerp van de wederuitrustingsplannen op middellange en op lange termijn.

Er zijn NAVO-dokumenten die, zoals U weet, in functie van de toekomstige dreiging, de militaire behoeften van de Alliantie beschrijven op middellange en lange termijn. Deze publicaties: de Maritieme Defense Planning Guide, de Maritieme Conceptual Military Framework, de Force Proposals, de Force Requirements en uiteindelijk de Force Goals helpen ons bij het opstellen van onze plannen.

Daarnaast hangt de vernieuwing van onze schepen af van de beschikbare financiële middelen, maar essentieel van

hun levensduur: deze bedraagt ongeveer een dertigtal jaar.

Daaruit volgt dat de ZM principieel leeft met een plan op 30 jaar. De uitvoering van een groot programma zoals het bouwen van de fregatten of het bouwen van de mijnenjagers, neemt zeven à 10 jaar in beslag. Daarenboven ware het onoordeelkundig en financieel niet haalbaar alle schepen terzelfdertijd te vervangen.

Daarmee kunnen we dus de grote programma's van de ZM als volgt situeren.

Jaren 70-80	Fregatten
Jaren 80-90	Mijnenjagers
Jaren 90-2000	Mijnenvegers en steun-schepen
Jaren 2000-2010	Vernieuwing der fregatten enz...

De gevolgen op financieel vlak van deze planificatie zijn dat zoals voor de andere machten, het aandeel van de Zeemacht in het wederuitrustingsbudget van de Krijgsmachten fluctueert gedurende de 30-jaren-cyclus: in de jaren 70-80 bij de bouw van de fregatten was het ZM-aandeel 14,3 % van het totale WU-budget, in 80-90: 9,31 in 90-99 zal het 9,6 % zijn; in het eerste decennium van de volgende eeuw zal, wanneer de fregatten moeten vernieuwd worden, het aandeel ZM in het WU budget heel natuurlijk, maar vooral eerlijkheidshalve opnieuw moet stijgen tot ongeveer 14,3 % om dit groot programma te verwezenlijken.

Voor wat de korte termijn betreft, d.w.z. ons tienjarenplan, hebben we toch met de huidige beschikbare financiële middelen enkele belangrijke programma's gepland: dit is het strikte minimum om de vloot op een geloofwaardig peil te houden. Al het overbodge, «Nice to Have», werd overboord gegooid.

1. De afwerking van de CMT tot en met 1991: dit is de top prioriteit.
2. De continue modernisering van het wapensysteem van onze fregatten met een verdubbeling van de capaciteit van de computer, met het overschakelen naar een NAVO DATA transmission, met de LINK 11, de NATO SEA SPARROW «7-M» missie ter vervanging van de 7 H, het CLOSE IN WEAPON SYSTEM, dwz met holle lading ipv volle lading en uiteindelijk ESM/ECM systemen ter vervanging van deze die wij hebben sinds 15 j., maar die veel ouder zijn in conceptie.
3. De start geven aan de bouw van onze nieuwe kustmijnenvegers (MVC) in 1991/1992.
4. Het vervangen van de helicopters, tegen het jaar 2000.
5. Het verder afwerken van de infrastructuur in onze marinebasis te Zeebrugge met een gedeeltelijke financiële tussenkomst van de NAVO: de scheepslift, met 2d tijdok (25 MCMV), de herstellloods, speciaal ontworpen door de herstellingen van de GRP mijnenjagers en mijnenvegers.
6. Een mijnenjacht simulator voor EUGERMIN waarvoor wij ook een financiële participatie van de NAVO verwachten.

Besluit

De strategie van de «Afschrikking» is gebaseerd op de capaciteit van het bondgenootschap een onaanvaardbaar risico op te leggen voor elke Sovjet agressie.

Dit is nu het geval op het Centraal front. Het is essentieel dat dit zo blijft. Maar daaruit volgt de paradox: in die regio, waar de militaire gevoeligheid het grootst is, waar het risico van de Afschrikking het grootst is, is, juist omwille van dit grootste risico, de kans op een aanval kleiner.

Er zijn dan ook geen militaire acties op het Centraal front, maar wel op zee, nu reeds.

Onderzeeboten schenden de territoriale zee in Noorwegen en Zweden. Er zijn constant nucleaire SSBN op patrouille in de Atlantische Oceaan; spionvaartuigen begeleiden onze eenheden, ook de belgische, op oefening; de grote zee manoeuvres worden intensief gevolgd en soms versuurd door toekijkende Sovjetvaartuigen; russische koopvaardij schepen monopoliseren bijna onze havens, enz...: Op zee ontstaan talrijke situaties waar we nu reeds «oog-in-oog» komen te staan met onze tegenstrevers, zonder dat dit nochtans hevige politieke reacties opwekt; waarom niet?: omdat daar niemand woont, omdat daar niemand protestdemonstraties uitlokt, omdat de pers niet continu aanwezig is. Het zou dus kunnen gebeuren dat daardoor te weinig aandacht wordt besteed aan de maritieme elementen van een zeetoneel.



La Force Navale, situation présente et perspectives 1987-1996



Par le Vice-Amiral POULLET, Chef d'Etat-Major de la Force Navale

Le 16 octobre 1986, le Vice-Amiral Poullet, Chef d'Etat-Major de la Force Navale, donnait une conférence à l'Institut supérieur de Défense de Bruxelles. Le sujet de cet exposé était: «La Force Navale, situation présente et perspectives 1987-1996».

Neptunus publie le texte intégral de cette conférence suivie par un auditoire nombreux.

Messieurs,

«Quiconque est maître de la mer a par cela même un grand pouvoir sur terre» Parole de Isaac de RAZILLY - Administrateur français (1587-1635), Gouverneur de l'Acadie.

C'est avec un plaisir évident, et que je ne puis cacher, que j'ai accepté de venir vous parler de la marine dont l'importance et le rôle, sans commune mesure avec sa dimension, ne sont pas toujours perçus, encore moins estimés dans ce pays, qui a une mentalité foncièrement terrienne et continentale, et dont l'esprit d'aventure et d'ouverture vers le large est en constante régression depuis Léopold II.

Cet exposé comportera trois parties:

- Primo - la stratégie maritime en général
- Secundo - la stratégie maritime en l'OTAN
- Tertio - la contribution de la Belgique dans cette stratégie.

Un survol rapide des 7 derniers siècles d'histoire conduit à deux observations fondamentales.

1. La première est que la valeur attachée à la mer a toujours été un élément essentiel dans l'évolution de l'humanité, que cette valeur s'est accrue d'une manière phénoménale entre la fin du Moyen-Age et notre temps. Il y eut à plusieurs moments de l'histoire des bonds énormes dans l'importance relative de la mer pour l'humanité.

Un abîme sépare, par exemple, le XVe siècle du XVIIIe: au XVe dans une Europe encore inorganisée, VENISE, GENES et les villes de la Ligue Hanséatique tirent du «colportage» depuis le Levant jusqu'à la Baltique, des richesses énormes sans aucune proportion avec leur pouvoir politique et leur étendue territoriale; d'autre part, au XVIIIe,

l'Atlantique entier et les mers de l'Inde sont ouverts à l'expansion économique et militaire des grands états modernes:

Une politique commerciale, une politique coloniale une politique navale ont pris naissance, se développent ensemble et s'étayent l'une l'autre.

Cependant ni la navigation au long cours qui apporte en Europe des denrées de luxe, ni même le cabotage international qui véhicule des produits agricoles et ceux d'une industrie encore en majorité artisanale ne sont rigoureusement indispensables à l'existence quotidienne des nations:

A moins d'hostilités démesurément longues aucune nation ne saurait en effet être mise à genoux par la seule privation des routes maritimes, mais les bénéfices inouïs que les plus entreprenantes d'entre elles recueillent du commerce maritime sont un instrument merveilleux aux mains de leur diplomatie et de leur politique de guerre; ils leur valent des alliances, ils leur permettent de supporter sans souffrir les coûts d'une suprématie navale qui, en rendant possible les opérations combinées ou en affaiblissant l'adversaire par le blocus, contribuent d'une manière essentielle à la victoire terrestre.

Combien plus profond encore l'abîme entre l'Europe du XVIIIe siècle et le monde d'aujourd'hui, avec ses régions industrielles grouillant d'hommes et qui pour la plupart ne vivent que des échanges par voie maritime, denrées alimentaires, charbons et pétrole, minerais, textiles, etc...

Nos pays mourraient, à la lettre, si des opérations de surface, sousmarines et aériennes, et pas nécessairement la guerre, coupaient leurs voies de communication vitales.

Les deux derniers conflits mondiaux nous ont éduqués à ce sujet et ce que vous avez appris au cours de vos études de l'histoire militaire est suffisamment éloquent que pour me permettre de ne pas insister.

Après cette première observation, j'en viens à la seconde.

2. La Grande-Bretagne, entrée au XVI^e siècle dans la voie de l'expansion maritime paraît avoir mieux compris qu'aucune autre nation quelle richesse et quelle puissance elle pouvait en attendre : elle a dû à cette compréhension de jouer le premier rôle sur la scène internationale presque sans éclipse pendant près de deux siècles tandis que ses rivaux hollandais et surtout espagnols, mais aussi français et allemands défilaient tour à tour, non sans combats d'ailleurs.

La lutte, devenue compétition, entre alliés continue aujourd'hui. On peut dire à ce sujet que la France relève très sérieusement la tête, tandis que les Pays-Bas se maintiennent à un niveau très significatif. Mais les deux colosses américain et russe ont finalement rejeté la Royal Navy au troisième, voire au quatrième rang. Elle conserve, cependant, difficilement il est vrai, une marine marchande active.

Le COMMONWEALTH, fruit de son ancienne suprématie maritime, lui assure encore une des premières places dans le concert des nations.

Ce n'est pas, comme ont le croit et comme le prétendent tous ceux qui ne sont pas suffisamment avertis de l'histoire maritime, sa situation insulaire qui l'a prédestinée à la domination des océans.

Mais, une succession d'événements politiques, économiques et sociaux, et surtout une volonté politique continue ont presque toujours agi dans le même sens au lieu de se contrarier. Cette même volonté politique, qui existe encore aujourd'hui, a aussi fait la grandeur maritime de la Hollande.

Par contre la France n'a pas eu cette chance.

L'œuvre magnifique de redressement naval et maritime entreprise par RICHELIEU et COLBERT, y a été ruinée par la médiocrité de leurs successeurs, et non par la situation continentale de la France, ou le manque de moyens financiers.

La France s'est épuisée dans les luttes continentales alors qu'il y avait tant de place pour elle sur les océans.

Après ces quelques considérations montrant l'importance des mers au cours de l'histoire, j'en viens à la Stratégie maritime.

A mon sens, la stratégie n'est pas une doctrine, mais plutôt une manière continue de penser, de préparer l'emploi des moyens pour dominer les événements prévisibles ou probables afin de ne pas les subir.

La stratégie d'un état doit être économique, politique, diplomatique, psychologique et militaire. Cette dernière utilisée en liaison avec les autres stratégies en temps de paix et de crise comportera l'usage de la Force lorsqu'il le faudra, et bien évidemment lorsque les autres stratégies auront échoué.

Dans le cadre de la stratégie militaire, la stratégie maritime en temps que telle est un concept relativement récent.

C'est au début de ce siècle seulement que MAHAN, officier de la marine des Etats-Unis publia son «Influence de la puissance maritime sur l'Histoire», et que Sir Julian CORBETT, avocat, historien, professeur au Naval War College publia ses «Quelques principes de la stratégie maritime». Les grandes études stratégiques de l'Amiral Castex, en France, datent de l'entre-deux guerres.

De l'analyse de l'histoire maritime, c'est-à-dire des événements, des combats, en liaison avec l'évolution de l'histoire des pays, les historiens ont retiré certaines constantes de la guerre sur mer afin d'attirer l'attention des auto-

rités politiques sur les dangers qu'il y a à les ignorer. Ainsi par absence de concept, certaines marines ont été utilisées, manœuvrées comme des troupes terrestres, par exemple pour transporter des troupes en vue d'occuper des territoires ennemis à très grande distance, et sans intérêt stratégique, ou pire encore en vue d'occuper une très petite partie de mer comme on occupe un secteur de division, ou de corps d'armée en laissant la liberté de manœuvrer aux flottes ennemies.

Il faut en toutes circonstances tenir compte de la nature même de la Stratégie navale : elle n'est ni uniquement offensive, ni uniquement défensive. Elle est toujours les deux à la fois : la défensive est essentiellement offensive, et il y a une grande part d'opérations défensive en pleine stratégie offensive.

De plus, les opérations peuvent avoir un but positif ou un but négatif et on peut être amené à les exécuter dans une guerre limitée ou dans une guerre illimitée, voire même et je dirais principalement en période de non-guerre.

La guerre navale a pour objectif de garder ou d'obtenir la maîtrise des mers et donc d'interdire à l'adversaire d'atteindre ce même objectif.

En d'autres termes : la maîtrise des mers c'est la liberté de manœuvre, rien de plus, mais aussi rien de moins. Croire cependant que, si une puissance perd cette maîtrise, son adversaire l'obtient automatiquement comme ce serait le cas sur terre, est une erreur grave.

L'histoire nous apprend en effet que la situation normale des mers est de n'être pas maîtrisées, et que cette situation est constamment remise en question, disputée.

Il n'y a aucune comparaison possible entre la maîtrise des mers et la maîtrise d'un territoire : en dehors des eaux territoriales, la mer n'appartient vraiment à personne, ni juridiquement, ni politiquement, encore moins militairement, mais elle peut être utilisée.

Par conséquent, la seule valeur positive de la haute mer vis-à-vis de l'existence d'une nation est celle d'un moyen de communication. Et j'en arrive ainsi à l'expression clef de la stratégie maritime : les lignes de communication, en jargon militaire les SLOC's.

En contrôlant ces fameuses lignes maritimes de communication, on a un moyen de contrôle sur la vie de presque tous les pays du monde, comme on l'obtiendrait en occupant une partie de son territoire.

Mais la haute mer a aussi une valeur négative en tant que frontière naturelle : en s'en rendant maître, en la franchissant, en la faisant disparaître si possible, on est en état d'exercer une pression militaire sur l'adversaire et aussi de se protéger contre des pressions militaires directes de sa part.

Tout état vit par son commerce et ses finances. En considérant ce facteur, on trouve une autre différence fondamentale entre la guerre sur mer et la guerre sur terre. La première s'occupera du contrôle des lignes de communication tandis que la seconde tentera d'occuper ou d'interdire l'occupation de territoires.

En effet, si la pression globale ne peut être réellement exercée qu'après l'occupation du territoire, elle peut commencer sur mer bien avant le déclenchement des hostilités, avec des moyens navals relativement réduits utilisés à des attaques limitées sur les lignes de communication.

Le contrôle des lignes de communication de l'adversaire peut alors être général, local, permanent ou temporaire.

Un contrôle général et permanent est rarement atteint, car en pratique des actions sporadiques et ponctuelles de l'adversaire restent toujours possibles. Mais l'objectif est atteint, lorsque l'ennemi ne peut plus mettre en péril nos lignes de communication et qu'il ne peut plus utiliser les siennes.

Quand une puissance tente ainsi d'obtenir la maîtrise des mers, elle doit utiliser ses forces navales en appliquant le principe fondamental de la concentration.

La concentration stratégique, c'est la possibilité / capacité de rassembler à temps et dans la zone concernée les moyens navals nécessaires pour contrer l'action de l'ennemi, le détruire ou le forcer à se retirer. Ceci demande une grande flexibilité de moyens, qui auront cependant, au départ presque toujours l'apparence d'être dispersés. Plusieurs méthodes peuvent être utilisées pour contrer l'adversaire.

On peut a priori concentrer ses propres forces afin d'attirer la flotte ennemie qui se concentrera à son tour : on se dirige alors vers un combat naval où la supériorité du feu, la manœuvre et la couverture aérienne joueront un rôle déterminant.

Mais il faut que l'ennemi entre dans le jeu.

C'est l'histoire de la Grande Flotte (britannique) concentrée et immobilisée durant toute la première guerre à SCAPA FLOW, attendant la sortie de la Hoch See Flotte (Allemande), avec la suite que l'on sait : la bataille de Jutland, le 31 mai 1916.

Mais c'est aussi l'extraordinaire flexibilité et rapidité de concentration des porte-avions américains dans le Pacifique au cours de la deuxième guerre mondiale, qui réussirent, pratiquement 6 mois après Pearl Harbor. Lors de batailles de la Mer de Corail et celle de Midway à éliminer définitivement les porte-avions et l'aéro-navale japonais.

On peut aussi utiliser la méthode du blocus et cela de deux façons différentes.

La première est ce que j'appellerai le « *blocus fermé* » par lequel on interdit à l'ennemi de prendre la mer : c'est une manière d'obtenir un contrôle, en général, local et temporaire. car un blocus fermé total exigerait des forces navales phénoménales.

C'est le genre de stratégie mise en oeuvre à l'encontre de la France par les flottes britanniques et hollandaises durant les guerres napoléoniennes, par les alliés durant la 1ère et 2ème guerre mondiale à l'encontre de l'Allemagne, mais uniquement en ce qui concerne les flottes de surface, car le blocus de la flotte sous-marine, si tant est qu'il fut jamais tenté, fut un échec total.

La deuxième manière d'appliquer le blocus est celle du « *blocus ouvert* » par lequel on interdit à l'ennemi d'atteindre la haute mer, les océans. Dans cette méthode, les principes de la défense en profondeur et la flexibilité sont largement utilisés.

Les moyens navals dispersés patrouillent dans des zones situées entre les bases ennemies et les points de passage obligé. Je citerai comme exemple la mer de Norvège et les détroits entre le Groenland, l'Islande, l'Irlande et l'Ecosse.

Les forces navales en position avancée forment des barrières mobiles et ont pour tâche l'interception des unités ennemies essayant de gagner les eaux libres de l'Océan.

Elles sont appuyées sur leurs arrières par d'autres forces prêtes à venir les renforcer si nécessaire, mais dont la mission principale est d'intercepter toutes les unités ennemies ayant réussi un passage entre les mailles du filet.

Cette méthode permet la flexibilité et la concentration pour la protection de ses propres lignes de communications et l'interception du trafic maritime ennemi. Elle amènera petit à petit à un contrôle permanent des mers d'intérêt stratégique.

En conclusion :

La stratégie maritime a pour but la maîtrise ou le contrôle des mers. Elle doit prendre en compte toutes les opérations navales dont les missions d'une marine sont la

synthèse, à savoir :

1. Destruction du potentiel naval/maritime ennemi.
2. Protection des lignes de communication nécessaires aux convois militaires, aux groupes de combat et de débarquement, et aux convois de ravitaillement, en jargon OTAN : le Renforcement et le Resupply.
3. Interdiction de l'utilisation de la mer par l'ennemi.
4. Défense des eaux côtières afin d'empêcher toute invasion par la mer, pour autant que cette menace existe - (nulle pour la Be-considérable pour les pays scandinaves, l'Islande, les Feroës, etc...).

Mais aujourd'hui, peu de pays ont une stratégie maritime purement nationale.

Dans le cadre de cet exposé, je m'inspirerai de celles de l'URSS et des Etats-unis, pour en déduire celle de l'OTAN.

L'URSS est une nation qui, historiquement, a voulu vivre et a vécu en autarcie. Elle forme une entité géographique qui permet toujours l'utilisation des lignes intérieures de communication et la manœuvre par lignes intérieures. Cependant, la Sibérie ne dispose ni de réseaux routiers et ferroviaires, ni de la technologie d'exploitation suffisants. Cette situation est à l'origine d'un sentiment feint ou réel d'encerclement : au Nord, l'Océan Glacial Arctique impraticable en hiver, au Sud et à l'Ouest, un arc de nations indépendantes voire ennemies - et pour cause - qui la séparent des mers les plus sillonnées du monde, à l'Est, une ouverture sur le Pacifique mais au bout de monde ! Depuis 1917, sous couvert de l'idéologie marxiste, l'URSS veut mettre l'humanité entière au service du système.

S'étant cantonnée jusque dans les années 60 dans une stratégie de défense de la mère patrie, elle s'est, depuis, construit une marine de haute mer à capacité mondiale. Sa marine marchande occupe le 5e rang mondial : elle est centralisée, toujours au service de l'Etat puisque bien sûr c'est une marine d'Etat, parée à appuyer les forces armées, à recueillir du renseignement, à apporter une assistance sélective aux états clients, à fournir des navires auxiliaires à la marine de guerre.

Elle est entraînée et préparée à ces missions dès le temps de paix.

Sa marine de guerre est répartie en 4 flottes :

1. La flotte du Nord a les missions suivantes :
 - dissuasion nucléaire stratégique (2/3 des SN lanceurs d'engins)
 - destruction des groupes aéro-navals américains
 - destruction des groupes amphibies de renforcement de la Norvège
 - destruction des transports alliés transatlantiques
 - saisie des territoires stratégiques tels que le Nord de la Norvège, l'Islande, les Feroës, voire les Bermudes et les Açores.

Par conséquent elle doit acquérir au minimum le contrôle stratégique de la mer de Norvège, des détroits se trouvant entre le Groenland, l'Islande, les îles Britanniques et la Norvège.

2. La flotte de la Baltique

Elle doit :

- contrôler la mer Baltique, ainsi que les détroits permettant l'accès à la mer du Nord
- appuyer les opérations terrestres et amphibies nécessaires à la saisie des détroits baltes
- apporter un soutien aux opérations de la flotte du Nord.

3. La flotte de la mer Noire a pour mission

- le contrôle de la mer Noire
- l'appui aux Forces en Méditerranée
- l'appui aux opérations terrestres et amphibies nécessaires à la saisie des détroits turcs.

4. La flotte du Pacifique, la deuxième en importance est chargée de

- la dissuasion nucléaire stratégique (1/3 des SNLE)
- la destruction des flottes américaine et japonaise du Pacifique.

La mise en oeuvre stratégique des flottes soviétiques s'articule en 3 échelons au zones stratégiques.

- le premier : les eaux côtières où la flotte doit conserver la maîtrise absolue pour la défense des côtes.
- le second : les mers adjacentes, c'est-à-dire la mer de Barents, la mer Baltique, la mer Noire, la mer du Japon et si possible la mer de Norvège où les flottes doivent obtenir le contrôle
- le troisième : la haute mer, c'est-à-dire les océans et la mer du Nord, pour y gagner le contrôle nécessaire afin d'y interdire le trafic maritime de l'adversaire.

Cette stratégie maritime Soviétique a de plus quatre composantes que l'on retrouve en tout ou en partie dans chaque zone, à chaque échelon.

- dissuasion offensive (SSBN de première frappe, et deuxième frappe)
- dissuasion défensive (sous-marins d'attaque et groupes de surface)
- appui aux opérations terrestres et amphibies
- appui à l'expansionnisme soviétique global par une présence navale de par le monde.

Les Etats-Unis forment eux aussi une entité géographique telle, qu'ils ont souvent eu tendance à vivre dans une autarcie appelée dans leur cas « isolationnisme ».

Cependant, l'épuisement de leurs réserves naturelles, leurs intérêts commerciaux mondiaux, la menace plus précise que l'URSS fait peser sur leurs intérêts et ceux de leurs alliés ont eu pour conséquence de leur faire rejeter, périodiquement, et notamment depuis 1949 (signature du traité de l'Atlantique Nord), cette tendance à l'autarcie et à l'isolationnisme.

Puisqu'ils ont à l'Est, l'océan Atlantique et à l'ouest le Pacifique, tous deux parcourus par leur flotte marchande, celles de leurs alliés, utilisés pour les lignes de communication maritime avec leurs alliés, ils ont automatiquement, sans même le vouloir, d'un point de vue de stratégie maritime, une responsabilité mondiale.

Ils sont depuis 1945, et plus particulièrement depuis 1949, déterminés à sauvegarder l'identité et l'intégrité nationale, les institutions et le système démocratique de leurs alliés au même titre que les leurs.

Leur stratégie nationale repose sur 3 piliers :

- la dissuasion, la défense de l'avant et la solidarité au sein de l'Alliance.

La dissuasion doit être telle qu'un adversaire potentiel soit persuadé que les risques encourus s'il déclenche les hostilités dépasseraient largement les gains à espérer ; elle repose comme vous le savez sur les trois piliers : les forces nucléaires stratégiques, les forces nucléaires de théâtre et les forces conventionnelles.

Leur dissuasion est aussi renforcée par l'existence d'un grand nombre de traités et alliances avec 43 pays de par le monde.

De plus, ils veulent être capables d'agir ou de réagir dans toute une gamme de situations particulières en temps de paix, en temps de crise et bien sûr en temps de guerre.

Les Etats-Unis tiennent pour certain que l'U.R.S.S. ne souhaite pas une confrontation directe entre les superpuissances, mais que les Soviétiques encouragent ou provoquent des conflits limités partout dans le monde : conflits qui ont des retombées sur les intérêts du monde occidental.

Ils estiment donc qu'une présence navale mondiale est indispensable afin d'être prêts à intervenir et à agir immédiatement comme élément stabilisateur par la dissuasion

conventionnelle permanente et le contrôle local anti-escalade.

Ils ont donc, réparties de par le monde, plusieurs flottes permanentes.

1. La 2ème flotte opère dans l'Atlantique. Elle a pour mission :

- la dissuasion stratégique nucléaire
- la destruction des sous-marins nucléaires stratégiques soviétiques
- le refoulement (containment) de la flotte du Nord dans la mer de Barents par le contrôle de la mer de Norvège
- la sécurité des lignes de communications transatlantiques par l'interdiction de l'Atlantique et de la mer du Nord aux forces soviétiques
- l'appui aux opérations aéro-terrestres en Europe.

2. La 6e flotte opère en Méditerranée et a pour missions :

- le blocus des détroits Turcs, afin de bloquer la flotte de la mer Noire.
- le contrôle de la mer Méditerranée, afin d'y conserver la liberté d'action.
- l'appui aux opérations aéro-terrestres du théâtre Sud-Européen.

3. La 3e flotte opère dans le Pacifique Est. Elle a pour missions :

- la dissuasion stratégique nucléaire.
- la destruction des sous-marins nucléaires stratégiques soviétiques.
- le refoulement et la destruction de la flotte soviétique du Pacifique Nord
- la sécurité des lignes de communications transpacifiques.

4. La 7e flotte opère dans le Pacifique Ouest avec comme missions :

- la suprématie sur mer dans la zone par le contrôle des mers du Japon, de Corée et de Chine ou au minimum l'interdiction de ces mers aux forces soviétiques.
- le contrôle des détroits indonésiens.

5. Un groupe naval dans l'Océan Indien a pour mission :

- de prolonger la suprématie sur mer vers l'ouest en assurant la sécurité des SLOC's dans l'Océan Indien
- d'interdire cet Océan aux forces adverses
- d'appuyer les opérations aéro-terrestres dans cette partie du monde.

En temps de crise la marine américaine espère être suffisamment dispersée et avoir une mobilité suffisante que pour projeter rapidement les forces nécessaires à l'endroit critique.

On retrouve ici les caractéristiques fondamentales et la stratégie navale : dispersion initiale, flexibilité, pouvoir de concentration.

La mise en oeuvre de la stratégie maritime américaine comporte 4 phases :

1. La dissuasion nucléaire océanique permanente.
2. La transition vers la guerre.
3. L'initiative offensive.
4. L'affrontement de l'ennemi en combats.

La dissuasion nucléaire permanente exige d'avoir en permanence à la mer, en position de tir, assez de sous-marins pour infliger à l'U.R.S.S. les pertes que l'on juge suffisantes pour la dissuader d'entreprendre la guerre. Ces nombres sont secrets, mais il s'agit à mon sens de 10 à 20 sous-marins stratégiques, au moins.

La deuxième phase comportera des mouvements de forces vers l'avant : la mise en place des forces aéro-navales nécessaires au refoulement, des forces amphibies nécessaires aux renforcements des alliés dans des zones très proches des zones d'opérations probables et la préparation des convois de renfort pour l'Europe.

La troisième phase consistera à prendre des initiatives offensives pour refouler les forces navales et marchandes, de surface et sous-marines de l'adversaire, et en détruire le plus possible au port afin de l'amener à composer. Si cette phase n'atteint pas son but, il faudra bien passer à la 4e phase et combattre l'ennemi à la mer pour le détruire tout en continuant à appuyer les forces aéro-terrestres engagées au profit des alliés.

Dans cette stratégie, les Etats-Unis donnent pour le moment, très heureusement, la plus grande priorité à l'Atlantique et aux mers adjacentes en Europe.

J'ai moi-même entendu le Chef d'Etat-Major Général américain déclarer que «The defense of Europe is second only to the defense of the US continent».

Voyons maintenant les conséquences pour l'Alliance et l'Europe de la stratégie soviétique, plus particulièrement dans le domaine naval.

L'Europe n'est qu'une petite péninsule en bout de l'énorme continent russe. Il semble évident, vu d'un angle géostratégique, que le jour où les Soviétiques se sentiront suffisamment forts, ils pourraient se rendre maîtres de l'Europe de l'Ouest.

Il y a forcément plusieurs modes d'action possibles pour ce faire.

La confrontation militaire directe en est une. C'est sans doute la plus dangereuse, pas nécessairement la plus probable.

En cas de confrontation militaire, l'intégrité territoriale du Centre-Europe est vitale, mais elle n'est pas seule en cause, et surtout très certainement pas la première.

Face aux diverses menaces qui pèsent sur elle, au niveau stratégique direct, et aux différents niveaux indirects, l'OTAN ne peut avoir de stratégie viable sans l'emploi de Forces Maritimes.

En effet, elle dépend de l'océan pour l'appui direct au théâtre terrestre, pour le renforcement et le réapprovisionnement, pour sa défense contre des attaques venant de la mer, et pour la survie des populations et des industries.

Il faut donc élaborer une stratégie de dissuasion, articuler les moyens pour garder l'initiative à la mer et organiser une défense avancée par des opérations offensives, limitées si le besoin s'en fait sentir.

De plus, il ne faut pas oublier que les pays de l'OTAN ont des intérêts vitaux en dehors de la zone Atlantique Nord. En effet, si la majorité du trafic maritime de renfort et de réapprovisionnement militaire est concentrée dans l'Atlantique Nord, la plus grande partie du trafic maritime de réapprovisionnement en carburant, métaux et autres produits nécessaires à la survie des populations et de l'industrie se trouve dans l'Océan Indien et l'Atlantique Sud. Il faut donc s'attendre à ce que l'URSS entreprenne des actions navales contre notre flotte marchande avant et pendant les hostilités dans ces zones où les moyens navals sont et resteront faibles.

Les Forces navales alliées devront donc appliquer les principes opérationnels suivants :

- le maintien de la permanence de la dissuasion stratégique au niveau souhaité.
- le refoulement c.à.d. contenir l'ennemi dans ses eaux côtières et lui interdire l'accès aux mers libres.
- la défense en profondeur, pour éliminer les unités déjà au large, refouler les autres dans leurs bases et protéger les lignes de communications.
- l'initiative - garder l'initiative par la flexibilité de mouvement des moyens, le prépositionnement de certains groupes.
- conserver la capacité de transport maritime.

Afin de mieux cerner les problèmes qui se poseront en temps de crise et en temps de guerre, on peut analyser

l'importance des mers entourant l'Europe, en fonction de leur utilisation, de leurs caractéristiques, de la menace et des scénarios probables.

Nous pouvons ainsi définir cinq zones maritimes importantes :

- (1) la mer de Norvège
- (2) les mers peu profondes (Baltique, mer du Nord et la Manche)
- (3) la Méditerranée orientale
- (4) la Méditerranée centrale et occidentale
- (5) l'Atlantique

dans lesquelles seront entreprises en priorité des opérations de refoulement, tandis que d'autres connaîtront essentiellement des opérations de protection du trafic maritime, de renfort et réapprovisionnement.

Comme le rapport des Forces Navales ne permet plus de mener des opérations simultanées dans ces cinq zones, avec l'espoir raisonnable de gagner, les Commandants en chef maritimes seront obligés de mener des opérations successives :

Nous aurons ainsi :

- la bataille de la Mer de Norvège
- la bataille des mers peu profondes
- la bataille de l'Atlantique
- les 2 batailles de la méditerranée : orientale et occidentale.

Les points faibles dans cet arc entourant l'Europe sont comme on sait les flancs.

Le flanc Nord : la Mer de Norvège à cause de la proximité des forces de l'adversaire - la flotte du Nord, l'aviation basée à terre, la frontière commune Norvège - URSS.

Le flanc Sud : la Méditerranée orientale qui est elle aussi en grande partie sous la menace de l'aviation russe basée à terre.

La Baltique a aussi une certaine importance en ce qu'elle pourrait être utilisée par l'adversaire pour des opérations de débarquement sur le flanc nord du front Centre-Europe. Dans ces zones, il faudra donc, dans un premier temps du moins, mener des opérations d'endigement, de refoulement si possible.

Dans les autres zones, l'Atlantique, la Manche, la Mer du Nord et la Méditerranée Occidentale, les opérations navales seront axées sur la défense des lignes de communication importantes pour l'arrivée des renforts et du réapprovisionnement.

On estime que \pm 1.000 navires par mois seront nécessaires pour amener ce dont l'Europe aura besoins.

Avant de passer à l'étude de la contribution belge à cette stratégie il faut, puisque les commandants maritimes eux-mêmes déclarent ne pouvoir mener campagne que successivement et par priorité, que j'essaye, non d'établir des priorités, mais d'établir quelques relations stratégiques fondamentales.

Pour un stratège, tant soit peu averti, il est indéniable, et dans l'Alliance tous en conviennent aujourd'hui, qu'il y a une priorité fondamentale qui surpasse toutes les autres à l'exception de la dissuasion nucléaire : c'est la bataille de la mer de Norvège.

Cette bataille vise à s'assurer la maîtrise de la mer de Norvège, en refoulant la flotte soviétique, *toute la flotte soviétique* dans la mer de Barentz, avec la conséquence que le renforcement de la Norvège peut réussir, et que l'Alliance a une chance certaine, grâce à l'appui aéronaval, de gagner la bataille aéro-terrestre de la Norvège.

Seul la main mise sur la Norvège et le contrôle de la mer de Norvège donnent aux soviétiques une chance d'entamer la bataille de l'Atlantique dans de bonnes conditions,

et donnent un sens stratégique à la conquête des détroits de la Baltique.

En cas d'échec de la dissuasion, l'importance de la mer de Norvège pour toutes les Campagnes en Europe et particulièrement pour la bataille du Centre Europe est telle que les américains veulent y consacrer 4 groupes de PA. que SACEUR pourrait être disposé à y renvoyer ceux de la Méditerranée;

Je ne comprends pas que les nations de l'Europe Occidentale n'y attachent pas plus d'importance. Pour moi, il est clair que nous devons y engager des forces navales, aériennes et terrestres beaucoup plus importantes que dans nos plans actuels. Nous risquons, en effet, de maintenir des forces en place là où il ne se passera rien et de perdre ainsi la bataille principale. Les batailles de la mer de Norvège et de la Norvège sont à un prochain conflit, ce que fut Midway à la guerre du Pacifique en 1942-1945, c'est-à-dire le tournant décisif, car sans appel.

L'issue des batailles de l'Atlantique et des mers peu profondes dépend directement de celle de la bataille de Norvège.

En effet, si la Norvège, mer et terre, sont perdues :
— l'intégrité du Danemark est pratiquement perdue
— la bataille de l'Atlantique doit être menée dans des conditions pires que celles de 1942
— la campagne de la Mer du Nord et de la Manche doit être menée sous des menaces aériennes et navales extrêmement graves, voire irrésistibles.

De ce fait, le renforcement du Centre Europe, à moins qu'une décision politique ait permis de le réaliser avant la bataille de Norvège - ce à quoi je ne crois pas - sera compromis et les pertes américaines durant le transport transatlantique seront très lourdes.

Ceci aura des conséquences politiques très graves, voire incalculables.

Cette priorité absolue de la mer de Norvège a pour conséquence que, dans un premier temps, la bataille de l'Atlantique devra être menée sans force, et que les campagnes des mers peu profondes seront menées sans défense aérienne/navale, toute les unités devant être logiquement engagées dans le Nord. Mais ce sont là des risques à prendre.

Si la campagne de Norvège réussit, la bataille de l'Atlantique sera une campagne anti-sous-marine de 2e ordre, et la campagne des mers peu profondes se limitera à une petite guerre des mines.

Si la campagne de Norvège échoue, nous aurons à mener la guerre sur mer contre toutes les forces de surface, aériennes et sous-marines soviétiques confondues. Il suffirait que par malchance les E. U. perdent quelques porte-avions, pour que la situation devienne irréversible, et comme je l'ai dit sans appel.

Tous les stratèges navals sont d'accord : s'il devait y avoir dans la mer de Norvège un nouveau Pearl Harbour, il n'y aurait pas de batailles de la mer de Corail et de Midway, il n'y aurait plus de redressement possible.

Reste alors à situer les 2 campagnes de Méditerranée.

Il s'agit ici d'une espèce de quille ou double : normalement les forces navales alliées, et surtout la 6e flotte sont en mesure, dès les premières heures d'un conflit, même avant si possible, de liquider l'escadre soviétique de méditerranée. Pour autant que la France y maintienne ses 2 PA et que la Turquie puisse conserver les détroits : la 6e flotte peut et doit rejoindre la Mer de Norvège (mais pour moi les PA français peuvent militairement prendre en Norvège la place d'un PA américain). Si ces deux présuppositions ne sont pas réalisées, le flanc sud est mal en point, et des forces navales trop importantes y seront maintenues, au

détriment de la bataille de Norvège que nous risquons alors de perdre, ce qui fera s'écrouler tout notre édifice sur mer avec la perte irrémédiable du front Centre-Europe. Une fois de plus la mer commande toute notre défense.

Quelle est donc alors la contribution de la Belgique dans le domaine maritime de la défense du monde occidental... ?

Notre pays dépend tout autant de la mer que l'ensemble de l'Alliance. En temps de paix, 67% de nos importations en combustibles et en matières premières transitent par la mer. Il en va de même pour 52% de nos exportations.

En cas de crise ou de guerre, les ports belges serviraient au débarquement des renforts militaires en route vers le front central.

Pas moins de 400.000 Britanniques et Américains passeraient par notre pays au cours des 30 premiers jours. C'est pourquoi, dans le cadre de l'Alliance, la Force Navale prendrait part à la lutte contre les mines dans la mer du Nord et la Manche et à la défense, contre les sous-marins et les attaques aériennes, des lignes de communication de la Mer du Nord de la Manche et des zones atlantiques contigües.

C'est dans cette optique que nous plaçons une partie des navires de notre marine sous le commandement opérationnel du Commandant en Chef de la zone-Manche, CINCHAN, alors que l'autre moitié reste sous commandement national afin d'assurer en permanence le libre accès à nos ports et aux routes de navigation côtière. Bien que menée à l'échelon national, cette dernière mission participe évidemment à la défense des lignes de communication de l'Alliance. D'où le nom donné à ces navires dans la terminologie de l'OTAN : «Autres forces pour l'OTAN».

En période de crise, la Force Navale intervient selon un certain nombre de plans dits de crise ou de «contingence» à l'origine de CINCHAN et SACLANT, mais actuellement communs aux trois grands Commandements OTAN. Ils ont pour but de montrer la puissance de l'Alliance et d'afficher sa volonté d'en user, pour dissuader l'ennemi de s'aventurer à utiliser la force. Ces démonstrations de puissance sont une des composantes de la stratégie de la dissuasion.

En temps de paix, nous participons aux Escadres Permanentes de l'OTAN : STANAVFORCHAN (SNFC), l'escadre internationale de lutte contre les mines, placée sous les ordres de CINCHAN; et STANAVFORLANT (SNFL), l'escadre des navires d'escorte, frégates et destroyers, sous les ordres du Commandant Suprême allié de l'Atlantique, SACLANT, mais qui, 6 mois par an, se retrouve sous le contrôle opérationnel du CINCHAN/CINCEASTLANT.

Vu du point de vue national, tout ceci paraît n'offrir que des possibilités d'entraînement uniques et irremplaçables; mais, comme dans le cas des parachutistes et des avions que nous envoyons, chaque année dans le cadre des AMF, vers la Norvège, la Turquie et la Grèce, c'est-à-dire du front central, cette participation à SNFC et SNFL prouve à nos ennemis comme à nos amis, et principalement à nos alliés scandinaves, la volonté politique de notre pays de coopérer à la défense (maritime dans notre cas) de l'Alliance, et en particulier de l'Europe.

Les moyens mis à notre disposition pour accomplir ces missions sont les suivants :

- 4 frégates légères, opérationnelles depuis 1978-79
- une trentaine de navires de lutte contre les mines.

Les quatre frégates, conçues et construites en Belgique, remplacent les 6 unités de la classe Algérie en service à la Force Navale de 1954 à 1969. Ces 6 navires d'Escorte (aussi appelés Avisos) d'environ 1000 T étaient désignés pour opérer sous les ordres du Commandant en Chef Allié de la Manche, CINCHAN.

Des quatre frégates, deux sont continuellement opérationnelles; la troisième remplit des missions au profit des écoutes avec un équipage réduit et est en première réserve; la quatrième subit le grand entretien. Puisque la durée d'un grand entretien varie entre 12 et 24 mois selon le type de navire, le cycle total de l'entretien de toute la flotte couvre 96 mois.

Pour la lutte contre les mines, nous disposons de:

- 6 dragueurs/chasseurs de mines de haute-mer construits aux Etats-Unis et reçus en prêt de ce pays (MDAP) dans les années cinquante. Ils ont donc environ 30 ans.
- 4 dragueurs de mines côtiers, 2 chasseurs de mines côtiers et 14 dragueurs de mines de petit fond tous construits entre 1950 et 1960. 12 en prêt des Etats-Unis et 8 en propriété nationale.

- 2 navires de commandement et de soutien logistique. Le Zinnia et le Godetia construits en 1966 et 1967 qui sont propriétés nationales.

Il faut remarquer que la flotte de lutte contre les mines qui, dans les années 60, comptait 48 unités a été réduite à 28 navires, c'est-à-dire une diminution de 58%. Mais dans notre pays la Force Navale n'est pas la seule à subir de telles réductions. Afin que l'inventaire de nos moyens navals soit complet, il faut ajouter aux unités de combat déjà citées une dizaine de navires auxiliaires: transport de munitions, remorqueurs de haute-mer, remorqueurs portuaires, navire-école, etc... soulignons aussi que les autorités de l'OTAN, par la procédure des «Force Proposals», nous demandent depuis longtemps d'acquiescer et de mettre à leur disposition les moyens supplémentaires suivants:

- un pétrolier ravitailleur de haute-mer pour le groupe des frégates
- 6 unités pour la lutte contre les mines (afin d'arriver à un total de 32 navires, 15 chasseurs et 17 dragueurs)
- un troisième navire de soutien logistique et de commandement pour la flotte MCM
- un navire, transformable en poseur de mines en temps de guerre et un stock de 500 mines de fond.

Ces demandes sont raisonnables, justifiées d'un point de vue stratégique, et peu coûteuses au total si l'on excepte les 6 unités supplémentaires de lutte contre les mines. Mais les moyens financiers accordés à la Force Navale ne nous permettent pas d'y répondre, ni aujourd'hui, ni demain. Voyons maintenant comment l'OTAN souhaite déployer ses unités en cas de crise ou de guerre.

En période de crise, l'Alliance attend des nations qu'elles prouvent leur résolution à se défendre. Afin d'éviter toute surprise, plusieurs navires doivent être déployés en mer pour des missions de surveillance et de recherche. Le but en est le contrôle de tout mouvement des navires de commerce, de pêche et de guerre ennemis et, au besoin, leur neutralisation si possible avant tout acte d'agression. Les unités restées sous commandement national ou détachées auprès de l'OTAN mènent ces missions. L'OTAN s'est dotée de plans de crise, que nous avons déjà mentionnés, qui répondent à ces situations.

La Force Navale y participe avec 2 frégates et 3 navires de lutte contre les mines. Ils sont rattachés à CINCHAN, à sa demande. En période d'alerte, quand il faut constituer des forces de combat, de plus en plus de navires sont destinés à l'OTAN. Les 4 frégates se retrouveraient sous le commandement du CINCHAN tandis que notre flotte de lutte contre les mines entrerait dans les groupes MCM. Le premier de ces groupes serait destiné à CINCHAN, le second opérerait sous le commandement de ABNL, alors que le troisième, aussi petit que possible, resterait sous commandement national (COMOPNAV) mais pourrait être rattaché plus tard à ABNL.

A deux reprises, je viens de parler du ABNL (Amical Benelux). Qu'est-ce? C'est une structure de commandement intégrée que nous avons prévue dans le cadre de notre coopération avec la KNM: le commandement Amiral du BENELUX (ABNL en abrégé). Ce commandement serait activé en temps de guerre ou de crise et est dirigé par l'Amiral néerlandais qui occupe en même temps la fonction de COMBENECHAN, un commandement subordonné à CINCHAN dans l'organigramme de l'OTAN. Cet Amiral dispose d'un état-major belgo-néerlandais.

Je voudrais profiter de cette occasion pour m'étendre sur la coopération entre la Force Navale et d'autres marines. Grosso modo, on peut affirmer que les frégates construites en Belgique ont été équipées d'armes françaises - canon, lanceurs de roquettes anti-sous-marines, missiles Exocet et torpilles. En outre, on trouve à bord une batterie de missiles antiaériens Sea-Sparrow développés par l'OTAN mais d'origine américaine, et une turbine à gaz anglaise Rolls-Royce pour la propulsion à grande vitesse. Le canon et le Sea-Sparrow sont reliés à un système de conduite de tir néerlandais réalisé par «Hollandse Signaal-apparaten» qui a également fourni le système de traitement des données. Comme l'industrie belge ne pouvait fournir ces différents appareillages militaires, ce choix international s'imposait de lui-même. Avant même la construction des frégates, nous avions passé des conventions avec la France et les Pays-Bas afin de pouvoir consulter leurs spécialistes dans ces domaines.

Une fois les 4 frégates achevées, nous n'avons pas abandonné cette collaboration. La Force Navale ne dispose, ni des infrastructures, ni du personnel nécessaires à l'entretien de ce matériel. C'est uniquement une question d'argent, car, dans le domaine de la seule connaissance de ces systèmes d'armes, nous atteignons le même niveau que les marines auxquelles nous avons acheté ce matériel pour la simple raison que nos officiers et sous-officiers ont été formés en leur sein.

Nous avons donc conclu des conventions avec les marines concernées qui nous permettent de procéder, dans leurs arsenaux, aux entretiens périodiques et, éventuellement, plus importants. Ainsi, tous les 4 ans, l'ensemble des armes des frégates subissent, en alternance, un grand ou un petit entretien à Brest dans les services de la marine française.

Par la même occasion, l'entretien et l'inspection des munitions sont coordonnés.

Mais c'est avec nos voisins du nord que nous sommes le plus liés.

Plusieurs groupes de travail, composés de délégations des 2 marines et rassemblés autour d'un groupe de coordination, forment le BENESAM (Belgisch Nederlandse Samenwerking, c.à.d. coopération belgo-néerlandaise).

Cet organisme, qui doit promouvoir et diriger la coopération, est actif dans les domaines suivants:

Entraînement: nos FFGM sont systématiquement incorporées dans l'escadre néerlandaise.

Formation: avec, comme aspect le plus important, EGUERMIN, notre école bi-nationale de lutte contre les mines. Située à Ostende, elle fonctionne avec un corps professoral issu des deux pays et est dirigée tour à tour par des officiers néerlandais et belges.

Approvisionnement: la logistique néerlandaise se porte garante du réapprovisionnement en pièces de rechange de nos équipements d'origine néerlandaise.

Entretien: comme je l'ai déjà dit, la marine néerlandaise assure un entretien planifié des systèmes de conduite de tir et de traitement des données qui équipent nos frégates. Cet entretien a lieu en partie à Zeebrugge et, pour le reste, à Den Helder.

En échange, la Force Navale belge est chargée de l'entretien des PAP belges et néerlandais. Il s'agit des petits sous-marins inhabités qui sont utilisés dans la flotte de lutte contre les mines pour la détection et la destruction des mines. Ajoutons enfin qu'une importante délégation belge est détachée auprès du CAWCS néerlandais (le Centre pour l'Automatisation des Systèmes d'Armes et de Commandement) où elle réalise la programmation opérationnelle des ordinateurs des frégates tant belges que néerlandaise. La réalisation du « Logiciel » de nos frégates ne nous coûte donc pas un franc. Ainsi ne devons-nous pas engager des dépenses pour la mise à jour quasiment permanente du logiciel de nos frégates.

Mais la plus connue de nos collaborations multilatérales est sans doute celle qui a permis la construction des CMT (Chasseurs de Mines Tripartites). A la fin de cette décennie, il y aura, grâce à cette collaboration entre 3 marines, 10 ou 15 chasseurs de mines tripartites français, 15 néerlandais et 10 belges.

A quelques détails près, ces 35 unités sont identiques. C'est le résultat de la création d'un bureau d'étude « tripartite » qui a dirigé le projet et assuré une répartition équitable des commandes d'équipements entre les industries des trois pays. Ainsi la Belgique fournit la propulsion électrique auxiliaire utilisée durant la chasse aux mines.

La construction des coques et l'installation des équipements commandés et achetés « en commun » par les 3 marines demeurent nationales mais s'effectuent naturellement sur la base de normes et de plans identiques.

On veillera aussi à ce que, grâce à une collaboration future entre les 3 partenaires, toute modification aux équipements soit décidée d'un commun accord afin de conserver une configuration identique. Actuellement, des négociations sont engagées pour qu'à l'avenir, nous arrivions à mener une politique commune d'entretien de certains matériels. C'est ce qui se fait déjà, avec tant de succès, pour les frégates.

Depuis janvier 1986, nous tentons de mettre sur pied une telle collaboration entre marines en vue d'un nouveau projet commun: le développement et la construction d'un futur dragueur de mines côtier européen. Les Chefs d'Etat-Major des marines néerlandaise, norvégienne et belge ont récemment signé une déclaration d'intention à ce sujet.

Les 3 NAD (Directeurs Nationaux de l'Armement) sont arrivés à un accord à Rome les 25 et 26 septembre derniers (1986) pour que les premières négociations tripartites puissent débuter dans un avenir rapproché.

Pour continuer à remplir pleinement nos missions, il ne suffit pas de disposer du nombre prévu d'unités nécessaires, mais il est également indispensable de maintenir ces navires à un certain niveau d'armement et d'équipement, et, de les remplacer ou rénover au terme de leur vie. Ceci fait l'objet des plans d'équipement à moyenne et longue échéances.

Comme vous le savez, il existe des documents OTAN qui, en fonction des menaces futures, décrivent les besoins militaires de l'alliance à moyen et long termes et qui nous aident à établir nos propres plans.

On parle souvent des directives ou des exigences de l'OTAN comme si elles étaient imposées par les autorités militaires. C'est une perception erronée des procédures de l'OTAN. Il va de soi qu'en fonction des menaces, la branche militaire de l'OTAN demande de nouvelles dépenses et forces de combats. Une telle demande donne alors lieu à des négociations approfondies entre chaque pays et les militaires concernés. Ensuite, en session plénière du Conseil, on arrive à un accord entre chaque pays et tous les partenaires.

Donc, ces obligations acceptées volontairement ne sont pas contractées envers l'OTAN, mais envers tous les autres pays; on peut ainsi parler « d'obligations mutuelles ».

Le renouvellement de nos navires est évidemment fonction des moyens financiers disponibles, mais surtout de leur durée de vie: cette longévité est d'environ trente ans, parfois plus, parfois moins, selon le type d'unité. C'est pourquoi, la Force Navale vit principalement selon des plans portant sur 30 années. L'exécution d'un grand programme comme la construction des frégates ou des chasseurs de mines prend de 7 à 10 ans. Il serait d'ailleurs peu judicieux et financièrement impossible de remplacer toutes les unités en même temps.

Ainsi, pouvons-nous envisager les grands programmes de la Force Navale comme suit:

- années 70-80: frégates
- années 80-90: chasseurs de mines
- années 90-2000: dragueurs de mines et navires de soutien
- années 2000-2010: remplacement des frégates.

Les conséquences financières de cette planification font que, comme pour les autres forces, la part de la Force Navale dans le budget d'équipement des forces armées fluctue selon un cycle de 30 ans: dans les années 70-80 lors de la construction des frégates, la part du budget d'équipement allouée à la Force Navale s'élevait à 14,3%; durant les années 80 elle s'élève à 9,3% pour remonter à 9,6% dans les années 90. Ensuite le cycle recommencera.

A court terme, c'est-à-dire dans notre plan décennal, nous avons planifié quelques programmes importants en tenant compte des moyens financiers disponibles actuellement. C'est un strict minimum pour maintenir la flotte à un niveau crédible. Tout le superflu, le « Nice to have », a été balancé par dessus bord.

1. L'achèvement des CMT pour 1991: c'est la priorité majeure.
2. La modernisation continue du système d'armes de nos frégates; par le doublement de la capacité de l'ordinateur; le raccordement aux transmissions de données tactiques de l'OTAN; le Link 11; le Sea Sparrow « 7-M » de l'OTAN, un missile qui remplacera le « 7-H »;
- le « Close in Weapon System », c.à.d. défense contre les missiles; des torpilles de la nouvelle génération, c'est-à-dire avec charges creuses au lieu des charges pleines et enfin le système ESM/ECM qui remplacera celui que nous possédons depuis 15 ans mais qui est de conception plus ancienne.
3. Lancement de la construction de nos nouveaux dragueurs de mines côtiers (MVC) en 1991/92.
4. Le remplacement des hélicoptères vers l'an 2000.
5. L'achèvement de l'infrastructure de notre base navale de Zeebrugge avec, en partie, une intervention financière de l'OTAN: l'ascenseur pour navires, le deuxième bassin à marée (25 MCMV), les hangars d'entretien, des installations spéciales pour la réparation des chasseurs et dragueurs de mines GRP.
6. Un simulateur de chasse aux mines pour EGUERMIN pour lequel nous espérons également une participation financière de l'OTAN.

Conclusions

La stratégie de la « Terreur » est basée sur la capacité des Alliés de représenter un risque incalculable pour toute agression soviétique.

C'est DESORMAIS le cas sur le front central.

Il est essentiel que cela reste le cas. Mais alors surgit un

paradoxe: dans cette région, l'une des plus sensibles militairement, celle où les risques inhérents à la stratégie de la «terreur» sont les plus énormes, les chances d'affrontement sont les plus faibles, à cause justement de la disproportion du risque.

S'il n'y a donc pas d'actes hostiles sur le front central, on a déjà dû en constater sur mer. Des sous-marins violent les eaux territoriales suédoises et norvégiennes; des SSBN nucléaires patrouillent en permanence dans l'Océan Atlantique; des navires-espions escortent nos unités, même lors d'entraînements; les grandes manoeuvres navales sont suivies attentivement, parfois troublées, par des navires soviétiques indiscrets; les bâtiments de commerce russes encombrant de temps en temps nos ports; etc...

Sur mer, surviennent de nombreuses situations où nous nous retrouvons «les yeux dans les yeux» avec nos adversaires, sans toutefois que cela ne suscite aucune réaction politique de poids.

Pourquoi? Parce que personne ne vit en mer, n'organise des manifestations de protestation, parce que la presse ne s'y trouve que rarement.

Il pourrait donc arriver que l'on porte trop peu d'attention aux événements du théâtre naval.

En temps de guerre ou de crise, chacun sait et admet la nécessité de faire traverser l'Atlantique à de nombreuses troupes, leur équipement et leur ravitaillement en vue de renforcer l'Europe. Mais on ne comprend pas toujours que ce ne sera possible que si l'on peut préserver les lignes de communication et la liberté de navigation. Et, comme je vous l'ai démontré, la Mer de Norvège est de ce point de vue une priorité fondamentale qui vient juste après la dissuasion nucléaire.

C'est là que se situent les missions de notre marine; elles entrent dans la stratégie de l'OTAN et nous les remplissons en collaboration avec nos alliés, dans un esprit d'intégration.



WIJ KREËREN DE VOORUITGANG

ESSO Belgium maakt integraal deel uit van de Exxon-groep, de belangrijkste onderneming ter wereld. In ons land is ESSO Belgium zeker één van de meest dynamische bedrijven.

ESSO Belgium beschikt over een modern uitgeruste raffinaderij te Antwerpen en kan gebruik maken van een zorgvuldig opgebouwde know-how en van een wereldwijde ervaring. Niet alleen om kwaliteitsprodukten op de markt te brengen maar ook om gekwalificeerde diensten te verzekeren.

Dat vereist uiteraard een marketing-politiek op lange termijn. Een onderneming als ESSO doet méér dan antwoorden op de vraag van het publiek. Zij loopt erop vooruit. Oplossingen zoeken voor de hedendaagse problemen: energiekrisis, de strijd tegen milieuvervuiling...

Altijd opnieuw investeren dus. In mensen en in kapitaal. Om de vooruitgang te creëren.



ESSO BELGIUM divisie van S.A. ESSO N.V.



WERVEN IN TEMSE EN HOBOKEN
CHANTIERS A TEMSE ET HOBOKEN

Tel. 03-710.71.11 Telefax 03-771.49.72 Telex 31140



ZEESCHEPEN TOT 320.000 TON D.W.
NAVIRES DE MER JUSQUE 320.000 TONNES D.W.

Bouwers van het motorzeilschip "ZENOBÉ GRAMME", de visserijwachtschepen
"GODETIA" en "ZINNIA", 4 kustmijnenvegers, de 4 fregatten E71,
F910 "WIELINGEN", F911 "WESTDIEP", F912 "WANDELAAR", F913 "WESTHINDER"
en van het oceanografisch schip "BELGICA".

Constructeurs du ketch de recherches "ZENOBÉ GRAMME", des garde-pêches
"GODETIA" et "ZINNIA", de 4 dragueurs de mines côtiers, des 4 frégates E71,
F910 "WIELINGEN", F911 "WESTDIEP", F912 "WANDELAAR", F913 "WESTHINDER"
et du navire océanographique "BELGICA".

Korvet (III)

Door Kapitein ter Zee (o.r.) P.M.J. Van Schoonbeek

AMOK



De kleine radii van de vliegtuigen die in de onderzeebootoorlog werden ingeschakeld, waren grotendeels verantwoordelijk voor de zware verliezen die in de GAP geleden werden. Met lange afstands-vliegtuigen op de Azoren gebaseerd had het zwarte gat kunnen gesloten worden. De geallieerden hadden reeds de Portugezen aangesproken om de eilanden voor dit doel te

mogen gebruiken. Salazar, de president van Portugal, wilde echter zijn neutraliteit behouden en stond een weinig huiverig tegenover het voorstel. Churchill porde hem dan even aan met het idee de eilanden «manu militari» in te palmen en na een weinig aarzelen stemde Salazar toe. Een accordo werd bereikt en de Britten mochten op Terceira een vliegveld bouwen. Op 29 september 1943 voerden drie kleine konvooien af vanuit Greenock waaronder UA 2 met B5 als verdediging bestaande uit Havelock, Vimy, Volunteer, Rose, Godetia en Buttercup.

De «carrier» H.M.S. Fencer voer met ons mee als steun. Zes escorteurs voor zes koopvaardijschepen onderstreepte wel de belangrijkheid van de onderneming.

Gedurende de ganse tocht werden wij geschaduwd door een U boot waarmee wij enkele goede radarcontacten hadden, maar die er niet in slaagde een horde op ons af te zenden. Meerdere koersveranderingen en omleidingen werden gemaakt en de vijand kon afgeschud worden.

Het konvooi had alles met zich mee om een vliegveld te bouwen en het ging er allemaal razend snel aan toe. De aangeduide vliegtuigen konden echter niet vanuit Gibraltar opstijgen wegens het slechte weer en in afwachting landde Fencer haar «swordfishes» wat eens te meer de soepelheid van «carrier» operaties onderlijnde. Op 18 Oktober landden de eerste «flying fortresses» en de opdracht was vervuld. B5 bleef nog een tijd ter plaatse om een oog in het zeil te houden gedurende de afwerkingen van de bouwwerken en mocht tussen de eilanden patrouilleren. De verveling en de saaiheid van de operatie begon flink op de zenuwen van de bemanning te werken. Een patrouille van 30 dagen onder een verlichte kust, wetend dat op enkele mijlen afstand alle wereldse pret bij overvloed aanwezig was, begon prikkelend de gemoederen aan te tasten. Van tijd tot tijd liepen wij de baai van Horta binnen om van een geankerde tanker te ravitailleren. Gedurende deze zoekslagen waren wij meerdere malen getuigen van een indrukwekkend uitstervend epos. Portugese walvisboten jaagden met harpoenen op potvissen. Deze open roeiboten bleven soms een ganse week op zee. De waarde van het schouwspel kon maar alleen geapprecieerd worden door de weinige romantici die wij aan boord hadden. En terwijl wij rustig aan het patrouilleren waren stoomden twee konvooien van Engeland naar de Middellandse zee. OG 95 en KMS 30 voerden tesamen op het gemeenschappelijke gedeelte tot Gibraltar begeleid door de groep B4. Het was één van die pechkonvooien waarvoor alles verkeerd uitliep. Eén van de schepen, de Mont Viso, werd door de U 73 getorpedeerd en zonk. Twee koopvaarders waren

reeds in aanvaring gekomen met het oostvarende konvooi HX 260. In de verwarring vergiste één van de schepen zich van konvooi en vervoegde KMS 30. Een ander verloor zijn schroef en moest gesleept worden, terwijl er vier huiswaarts keerden met stormschade. Al deze invaliden werden door een gedeelte van B4 terug naar Engeland begeleid terwijl de rest van het scherm in brandstofgebrek geraakte en Punta del Gada aandeed om te bunkeren. Het konvooi zat nu volledig zonder escorte en Warwick, Buttercup en Lavender werden ter hulp van KMS 30 gezonden.

Twee van de koopvaardijschepen, die aan de Azorenlandingen hadden deelgenomen kregen de opdracht KMS 30 te vervoegen vergezeld van Viscount en Godetia, die daarna met een aflosser terugkeerden.

Enkele dagen later waren wij weer op patrouille en alles viel weer in de plooi. Het vliegveld kwam op tijd klaar en B5 mocht in groepen verschillende haventjes aandoen om wat uit te blazen. Vimy, Rose en Buttercup meerden af tussen de boeien in Horta en de bemanningen mochten aan wal. En plots maakte een collectieve hysteria zich van onze jongens meester. Alleen psychiaters hadden hier een uitleg voor. Ongebreideld liepen zij doorheen de straten, alle cafés werden leeggezopen en klein geklopt terwijl de hoeren in hun bordelen verkracht werden. De walpatrouilles trachtten er iets aan te doen maar werden flink afgetroefd alvorens met de wolven in het bos te gaan meehuilen. Een tweede patrouille werd aan de wal gezonden maar kreeg van het zelfde laken een broek. De lokale politie mengde zich dan met de zaak en werd behoorlijk afgetuigd. Het garnizoen wilde dan de orde herstellen maar blies wijselijk een vlugge strategische aftocht af om er heelhuids van af te komen. Het paard van Atilla was voorbij getrokken en de vriendelijke Portugese eilanden hadden een smaakje gekregen van wat oorlogsroes zoal kon inhouden.

Onze commandant had van in het begin lont geroken en zijn officieren uitgenodigd niet aan wal te gaan. Alle sloepen voor verlofgangers werden «presto» geannuleerd.

De volgende morgen kwam er een processie roeiboortjes met herbergiers en bordeelhoudsters aan de riemen hun beklag doen.

Buttercup was de eerste aan de beurt. De «madames» konden Frans praten en slikten ons verhaal dat wij Belgen met ons verijnde Latijnse cultuur totaal onbekwaam waren zulke vieze dingen te doen. De troep ging dan aan boord van de Engelse destroyer aankloppen, die het allemaal «shocking» vond en op haar beurt de Noren van het wangedrag beschuldigde. Het was nog erg vroeg en de Vikings, die misschien het hardst van leer hadden getrokken, waren nog een weinig te suf om er veel van te verstaan maar bekeerden dat het gedrag van het sportieve Noorse volk altijd voorbeeldig was. De vicieuze cirkel was nu compleet en ik veronderstel dat de dichts bijgelegene Engelse consul het gelag heeft mogen betalen.

En toen wij later de andere schepen van B5 ontmoetten, hadden zij allen een gelijkwaardig verhaal te vertellen.

De GAP was nu aanzienlijk verkleind en zo was ons prestige.

B5 viel dan weer eens uiteen en Godetia met Buttercup in verband keerden terug met het originele konvooi in gezelschap.

ALLERLEI ZORGEN



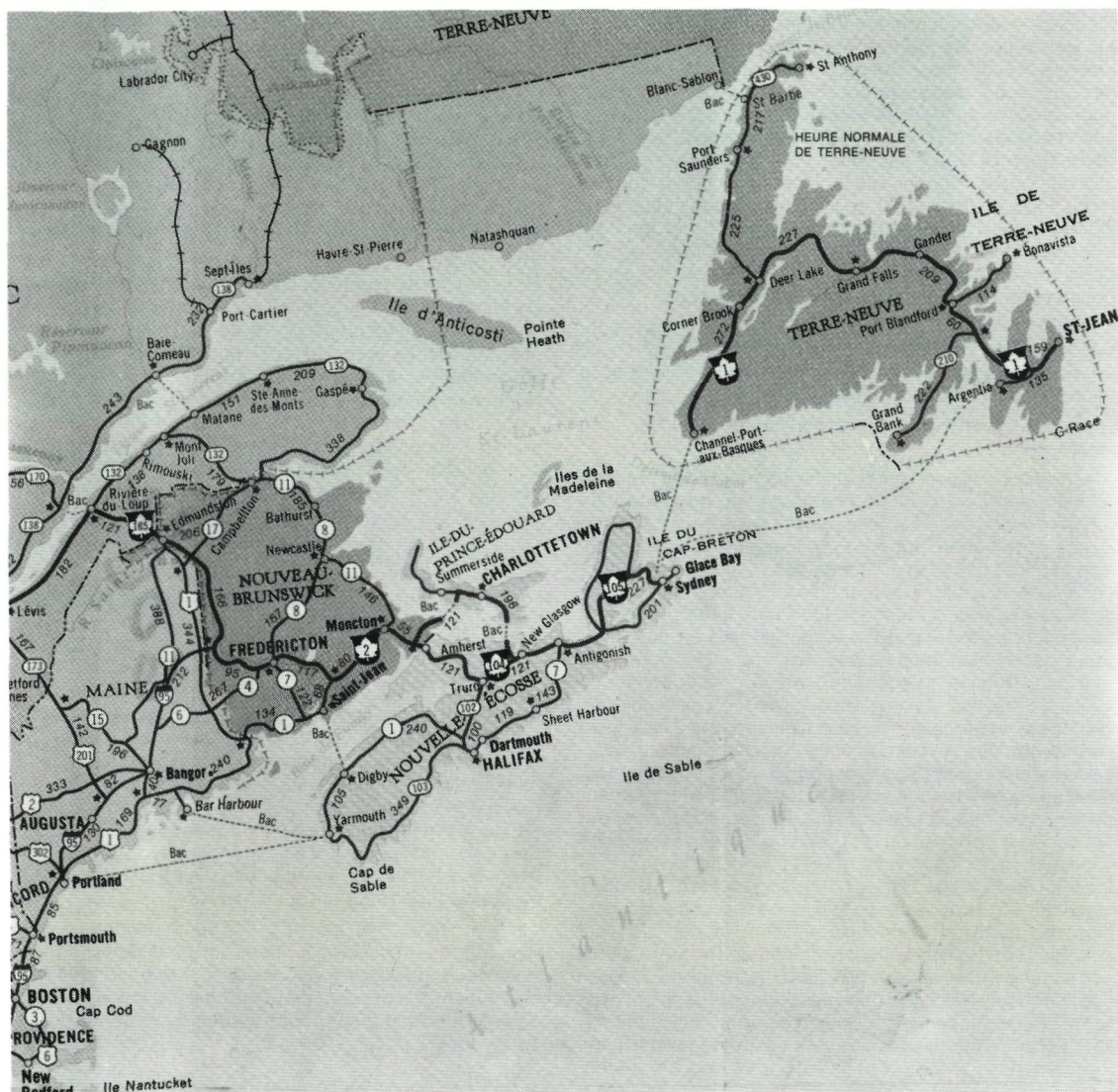
De aanleghavens voor de oceaaneskortes op het Amerikaanse continent waren Halifax in Nova Scotia, de USN basis van Argentia in het zuiden van New Foundland, Saint John in het oosten en Saint Pierre et Miquelon. Deze Franse eilanden waren de eerste geweest om de roep van Generaal de Gaulle te beantwoorden en zich aan zijn zijde te scharen. Het was niet

meer dan een barre rots bewoond door zowat 600 Franse afstammelingen en een grote kudde schapen. De Franse korvetten mochten in het haventje van Saint Pierre afmeren. De Canadezen dachten hiermede de Fransen een genoeg te doen en uit beleefdheid durfden zij niet weigeren. Halifax kwam weinig aan bod daar het een verzamelplaats voor de koopvaardij was en gesatureerd was. Argentia was populair met haar cantines, bioscopen en clubs maar was gewoonlijk aan de U.S.N. voorbehouden. Saint John was veelal voor ons weggelegd. Het was toen een ruig nautisch cowboydorp bewoond door dronken vechtersbazen en ruwe vrouwen. De mannelijke bevolking van deze verlichtte metropolis, erg bezorgd om het zielewzijn van onze bemanningen, durfde het aan, hun vrouwen tijdelijk af te staan in ruil voor een kruikje «moonshine». Met honderden doelloos rondsloeterende matrozen aan wal speelde het dagelijks leven zich af tegen een folkloristische achtergrond van zuip- en knokpartijen. In de regel beperkte het verzet zich tot militaire cantines en alle andere ondernemingen waren dan ook tamelijk gevaarlijk. Op een van de kaaien stond een bouwvallige houten loods waarvan de eerste verdieping als club voor officieren fungeerde. Deze verfiende instelling droeg de naam van «Crow's Nest» en was bereikbaar langs een wankel houten trapje waarvan de leuning regelmatig afgerukt werd wanneer de gasten er af tuimelden. Elke avond stroomde de zaal vol met marinemensen, die in de drank het vertrek van het volgende konvooi kwamen afwachten. Op een «morning after» kwam de provoost ons ontbijt storen met de melding dat één van onze jongens in de klink zat, beschuldigd van diefstal, en dat er een officier op de rechtbank moest aantreden om hem te verdedigen. Mis-

schien omdat ik op dat ogenblik onder mijn collega's de meest sobere indruk maakte, duidde de commandant mij aan als advocaat. De beschuldigde was een jongen van 18 jaar oud en had onlangs het schip vervoegd. Hij was uit België ontsnapt, te voet doorheen Frankrijk getrokken maar ten zuiden van de Pyreneeën door de «Guardia Civil» gevat en in het beruchte concentratiekamp van Miranda opgesloten. Na zijn bevrijding had hij Lissabon kunnen bereiken vanwaar onze consul hem naar Gibraltar gevoerd had. Vandaar had hij de Belgische strijdkrachten in Engeland vervoegd. Met zulk een dramatisch verleden was het niet erg moeilijk een indrukwekkend pleidooi naar voren te toveren. Gedurende de rit naar het gerechtshof had ik al heel wat fijne volzinnen uitgedacht, die mijn cliënt zeker ten goede zouden komen. In de gerechtszaal namen de provoost, de beschuldigde en ik plaats op een bankje. De beschuldigingsakte werd voorgelezen en de rechter vroeg of wij «guilty or not guilty» zouden pleiten. Op goed advies van de provoost zou het «guilty» zijn. De «judge» liet mij het woord en ik pakte uit met een hartverscheurend verhaal hoe deze jonge dappere patriot op eigen houtje de strijd tegen het nazisme had aangeboden. De rechter viel mij in de rede, hij wilde weten waar ik vandaan kwam, waar ik Engels geleerd had en vertelde mij dat hij gedurende de eerste wereldoorlog met een Canadees regiment in Vlaanderen gestreden had. Wat kon het mij nu rotten of hij met de Canadezen in Vlaanderen of met de hottentotten in Siberië gestreden had. Hij had mij de wind uit de zeilen gehaald en ik voelde mij diep gekrenkt. Na die slappe interventie liet hij mij uiteindelijk verder praten. Weer eens onderlijnde ik de heldhaftigheid en het patriotisme van mijn cliënt. De provoost had er de tranen van in de ogen en de beschuldigde keek mij aan alsof hij naar de «Ring der Niebelungen» aan het luisteren was. Maar de «judge» was tot mijn grote verbolgenheid aan het knikbollen. Teneinde hem wakker te schudden zette ik mijn pleidooi voort met luide stem, maar dit hielp niet. Ik begon te brullen en dit had het gehoopte effect. Het monument aan de juridische seliniteit schrok wakker, liet zijn hamertje vallen en sprak: «six days jail or six dollar fine». Weer op goed advies van de provoost koos de veroordeelde de boete en wij werden naar een kassa geleid. De rechter richtte mij nog een «good luck» toe, gelukkig heeft hij mijn antwoord nooit goed verstaan, dat had mij tenminste honderd dollar gekost.

Saint John, Newfoundland.





Aan de kassa werd de veroordeelde uitgenodigd de boete te betalen, maar hij had helemaal geen geld, waarom dachten wij dat hij gestolen had? Nog meer verbitterd schoot ik in mijn zak en dokte de «six bucks».

Vele jaren later wist een oude wijze advocaat mij te vertellen dat ik niet zo tragisch had moeten opnemen want wanneer een rechtsgeding goed verloopt, is het de advocaat die het pleit wint. In het tegenovergestelde geval is het de cliënt, die zijn proces verliest.

Maar intussentijd is deze jeugdige patriot mij nog altijd zes dollar schuldig.

Niet tegenstaande het feit dat onze schepen over de oceanen verspreid lagen, werden de mutaties van het personeel uitgevoerd zoals MARPERS er nu een zou voorschrijven van Brugge naar Oostende. Buttercup moest een nieuwe chef-mecanicien krijgen en alhoewel in New-York gebaseerd, werd zijn marchbevel in Engeland afgeleverd met de bedoeling New York te vervoegen als passagier aan boord van de s/s Queen Mary. Eens aangekomen werd hem medegedeeld dat Buttercup reeds op weg was naar

Saint John om op de transoceaanconvooiën ingezet te worden.

Hij kreeg een treinticket en stapte op.

Over de grens gekomen kwam een agent van de «Royal Canadian Mounted Police» aan boord met een moordenaar aan de hand geboeid, die ergens moest afgeleverd worden. Telkens de «Mounty» zich moest verwijderen, maakte hij de boei los en klapte deze over de pols van onze chef. En toen begon het te sneeuwen en de trein geraakte voor zeven dagen vast in een lawine. In afwachting van de sneeuwpluigen werd hij door vliegtuigjes geravittaleerd. Van tijd tot tijd mocht de moordenaar aan de chef geboeid een wandeling maken in de sneeuw alsof hij zijn hondje was geweest. Zij werden dikke vrienden en brachten de tijd door met het «cribbage» kaartspel dat later met succes aan boord van Buttercup geïntroduceerd werd.

Het continentale Cartesiaanse intellect heeft altijd weinig permeabiliteit getoond tegenover het mediëvale mysticisme inzake Engelse administratie. De huishouding aan boord van de R.N. schepen ontsnapte niet aan dit axioma. De

«menage» was voor onze enge geesten op zijn minst ingewikkeld te noemen. Een bemanning was ingedeeld in «messes» zoals deze van de officieren, de mecaniciens, de stokers, het dekpersoneel enz. Inzake voeding genoot elke «mess» van een zekere autonomie maar moest een vast rantsoen brood, vlees en groenten aanvaarden. Voor de rest had zij keuze van menu voor zolang de voorraad strekte. Indien zij onder een bepaalde som bleef, werd de winst opgespaard en later uitgekeerd. Ging zij echter over dit bedrag dan moest het verschil bijbetaald worden. Met dit praktische systeem, dat een verschrikkelijke hoop papierwerk vergde, moesten vroeg of laat de chef kok en de huishoudsbeheerder totaal knettergek worden.

Toen B5 in Februari 1943, na 7 maanden afwezigheid, terug in Engeland aankwam, werden de optellingen en de aftrekkingen gemaakt en Buttercup kwam in het krijt te staan voor 300 Pond.

Nu moet U maar eens uitrekenen wat 300 Pond van toen nu waard is.

In Augustus 1943 vervoegde ik Buttercup. Ik had een jaar gediend aan boord van een comfortabele fregat en mijn overplaatsing viel mee gelijk een koude douche. Buiten de job van operatieofficier kreeg ik de bar van de officieren, cantine, de huishouding en de betaling van de manschappen, dus alles wat met geld te maken had en al dit versierd met een schuld van 300 Pond. In de grond was de zaak onoplosbaar, de schuldenaars waren niet meer te achterhalen wegens de mutaties, de erfgenen weigerden te betalen voor anderen maar de autoriteiten bleven aandringen op delging. De nieuwe Belgische commandant die in de grond met de zaak niets te maken had, werd verantwoordelijk gesteld. Hij had reeds het Belgische gouvernement in Londen aangesproken voor financiële hulp maar deze had hem in de meest diplomatieke taal naar de duivel gezonden. Met mijn mutatie werd de zaak in mijn schoenen geschoven en er werd hard aangedrongen een spoedige oplossing te vinden. De «paymaster» van de basis in Liverpool, die zijn boekhouding niet kon afsluiten, zat in dezelfde knoei als ik. Hij was een knorrige beroepsman, die reeds een promotie gemist had en daardoor alle schuld op de Belgen schoof, dus op mij. De wederzijdse verhoudingen waren dan ook kouder dan ijskoud en de «gentleman» miste geen enkele gelegenheid om mij het leven zuur te maken en de Belgen als zondebok uit te kiezen. Maar in het leven is het nu meestal de gelegenheid die de man maakt en ik zou dit aan den lijve ondervinden.

Tijdens een verblijf in Saint John ging ik even een kijkje nemen in de hoofdcantine van de Canadese marine om onze stocks terug op peil te brengen. Maar de cantine was aan het verhuizen en de manager zat in nesten met koopwaar die overal verspreid lag.

Hij wist geen weg met een grote hoeveelheid dure Amerikaanse pralines in luxe verpakking. Om het verhaal kort te maken kocht ik de stock op aan een bespottelijke lage prijs en betaalde met allerlei geld dat mij niet toebehoorde. Ik had het allemaal op de meest briljante manier uitgepiept. Wij moesten juist voor nieuwjaarsdag in Liverpool aankomen en wist maar al te goed dat de beurzen plat zouden zijn, dus geen cadeautjes voor de liefjes. Eens aangekomen betaalde ik de bemanning uit voor een gedeelte in baar geld en voor een gedeelte in natura aan een woekerprijsje en in weinig tijd had ik een ontzaglijke winst geboekt. Het succes van de operatie was zo ontzettend dat ik van de bemanning nog op mijn kop kreeg omdat er niet genoeg dozen bonbons aanwezig waren om aan al hun instincten te voldoen.

Ik voelde mij opgelucht en sterk en nam het voornemen een zoete wraak te nemen. Ik rolde het geld op met elastiekjes en schoof het in mijn broekzak (ik had Humph-

rey Bogard dit zien doen in een gangsterfilm en vond dit erg à propos). Ik begaf mij naar onze knorrige «paymaster» die mij zoals gewoonte op de meest vernederende manier ontving. Normaal had ik netjes in de houding moeten gaan staan en hem de traditionele: «request permission to speak, Sir.» moeten toerichten. Maar daarvoor had ik nu helemaal geen zin en op de meest nonchalante manier legde ik mijn bil op de kant van zijn bureau en begon spottend over de schuld te praten (ik had Cary Cooper dit zien doen in een cowboyfilm toen hij het aan de stok had met de sheriff).

Maar dit was een grote fout, ik had het nooit moeten doen. De vuisten gebald begon het zweet op zijn hoofd te parelen, zijn aderen begonnen te zwellen en te kloppen, de arme man was de beroerte nabij. Ik had er erg spijt van en spoot meteen het tegengift in. Ik produceerde de rolletjes biljetten en smeed hen op tafel met de woorden: «and don't forget to sign the receipt, Sir». Ik had de zaak volledig geheim gehouden en na de goede afloop ervan stelde ik mijn commandant op de hoogte. Hij stond even stil, de ogen gesloten dacht hij diep na, slikte enkele malen en schonk twee stevige borrels in.

... Het gebeurt wel eens dat de oudste zoon van een gezin met dezelfde naam gedoopt wordt als de vader. In de R.N.S.B. hadden wij zo een geval. De vader diende aan boord van een mijnenveger op de oostkust en zijn zoon bij ons aan boord. Om een weinig discreet te blijven zullen wij even de naam Jozef aanvaarden. Het feilloze Britse administratieve systeem was fout gelopen, de stamnummers klopten niet met het gevolg dat zoonlief de wedde opstreek van zijn vader, dus met huwelijks- en kindervergoedingen en dat papa zijn gezin moest voeden met een minimum inkomen. De hoge wedde van deze jonge knaap had mij reeds geïntrigeerd en het geval aan onze knorrige «paymaster» voorgelegd (weer miserie met de Belgen). De jonge Jozef gebaarde van kromme haas, hij was er niet van bewust dat hij vader, moeder, zusjes en broertjes had en leefde op een kwistige manier.

Ter gelegenheid van een mutatie konden de antagonisten geconfronteerd worden in het bijzijn van allerlei financiële hoogwaardigheidsbekleders. De fout werd ontdekt, de stamnummers werden recht getrokken, de balans opgesteld en de zoon aan een afhouding onderworpen.

En terwijl iedereen door het raam keek om te zien of het nog regende, klopte papa Jozef het bakkes in van zoonlief Jozef en de zaak was administratief opgelost.

Met konvooi SC 149 van Amerika naar Liverpool zouden wij kerstdag op zee doorbrengen en de stokers wilden op die dag iets lekkers eten en kochten een levende eend. Het was een triest uitzien dier dat zich aan boord helemaal niet gelukkig voelde en in zijn ogen kon men de nostalgia lezen voor modderpoelen en mesthopen. In afwachting van de slachting moest het dier natuurlijk verzorgd en gevoed worden. Alle etensrestjes werden opgespaard en op het achterdek een zeildoeken badje opgetuigd waarin het lustig kon plonzen. Om voor zijn intimiteit te zorgen werd een houten hokje ineengetimmerd. In het algemeen bracht hij de dag door in zijn appartement maar 's nachts kon men hem kwakkelend in de gangen zien rondlopen.

Het beest had burgerrechten verworven en werd Oscar gedoopt. En toen de heilige dag aanbrak konden de stokers de moed niet opbrengen het te doden. Het werd een massacre en maakte nog vele Atlantische konvooien mede.

... Ergens bestond er een voorschift waarmede alle leden van de R.N. een godsdienst moesten aankleven. Met strenge eenvoud werden alle Belgen op de Rooms Katholieke

lijst geplaatst. Eén van onze successieve commandanten paste het reglement strikt toe wat altijd aanleiding gaf tot koehandel en wachtbeurten werden omgewisseld teneinde aan de erediens ten te ontsnappen of er aan deel te nemen.

Maar de verzeijde Britten hadden natuurlijk niet gerekend op de eeuwenoude spitsvondige weerstand van de Brusselaars. Twee van onze «ketjes» namen geen genoegen met al dit en beweerden Grieks Orthodox te zijn. De commandant had natuurlijk een list geroken en eiste bewijzen. Onze «ketjes» stonden nu met de rug tegen de muur maar namen het voornemen te volharden en gingen op zoek naar een vertegenwoordiger van hun uitverkoren geloof.

De nodige «intelligence» werd verstrekt door de baas van hun stamcafé, die hen op het spoor zette van een pope. Deze hoogwaardigheidsbekleder was ook uitbater van een frietenkraam in één van de vunjige achterbuurten van Liverpool. Juist voor deze epicurische instelling vonden de twee Brusselaars een Pond op de grond. Het biljet werd op de toog gelegd en twee dikke porties frieten besteld. Er ontstond dan een diepgaande theologische discussie en de twee «ketjes» werden als catechumenen aanvaard.

Het werd allemaal geacteerd op een stuk inpakpapier en eens te meer zegevierde de vrijheid van filosofische overtuiging, wat ook een oorlogsdoeleinde was.

«Water, water, water everywhere and not a drop to drink». Shakespeare wist er alles van en wij ook. De watervoorraad van een «Flower» was erg beperkt en om 10 liter te maken, verbruikte de condensor ongeveer 4 liter stookolie. Het edele vocht werd dan ook altijd gerantsoeneerd en een bad op zee was gewoonweg uit de boze.

Ergens in het midden van de oceaan had de commandant met veel moeite een bad van de chef-mecanici kunnen losmaken.

Onder persoonlijk toezicht van de chef werd de kuip gevuld terwijl de commandant zich naar zijn hut begaf om zeep en handdoek te halen.

De allerjongste officier aan boord kwam «toevallig» voorbij de badkamer, kon aan de verleiding niet weerstaan, trok

zijn klederen uit en duikelde in het heerlijke warme water. De commandant vond het niet hoffelijk.

Alvorens westwaarts de oceaan over te steken gebeurde het wel eens dat Londonderry werd aangedaan om brandstof te tanken. Voor een reis vanuit deze haven was het scenario onvermijdelijk het zelfde. Op de vooravond van het vertrek ging de groep ten anker in Loch Foyle om olie te laden en de volgende dag werd rendez-vous gemaakt met het konvooi benoorden Ierland.

Gedurende de lente van 1944 werden wij vervoegd door twee Griekse korvetten, die reeds een bijzondere aromatische indruk gemaakt hadden. Zij hadden levende schapen aan boord waarvoor de verfrimte in het voorschip als stal was ingericht. In Loch Foyle gingen zij dicht bij elkaar ten anker om gezellig te kunnen praten. Geen nota nemend van de zware tijen kwamen zij hard tegen elkaar aanbeuken en één van hen moest naar Londonderry keren om zich te laten herstellen. De averij was tamelijk zwaar en het schip miste het konvooi. Net voor het vertrek hadden wij reeds de eerste luitenant van het overblijvende schip een ronde zien uitvoeren en dit op de meest eigenaardige manier. Hij had een lange cigarettenhouder in de mond, een marinepet op het hoofd en droeg een lange gele kimono met een zwarte draak op de rug geborduurd. Een post gevat op het scherm begon hij alle mogelijke en onmogelijke sonarcontacten met dieptebommen aan te vallen. Het kleinste sardijntje kreeg er van langs met een ton T.N.T. en wanneer er geen munitie meer was vroeg hij toelating om in het konvooi schuil te gaan daar hij toch van geen nut meer was. De reactie van de S.O. is nooit tot ons doorgedrongen maar bij bleef netjes op het scherm.

Met Grieken, Noren en soms Fransen in de groep liet de radiotelefonieprocedure wel eens te wensen over. In Saint John besliste de communicatieofficier van B5 enkele oefeningen te houden teneinde wat orde te scheppen in deze toren van Babel. Maar de Grieken wilden niet meespelen en gaven als reden: «zie men, zie kros zie atlantiek, zie aar very tijred, zie no meek zie eksersijze.» En dat was het dan, de ganse hiërarchie ging op haar kop staan maar de Grieken bleven «very tijred» en deden «no eksersijze».



WINTER

De Azorenepisode was vlug vergeten en B5 ging terug de Noord Atlantische Oceaan op. Gedurende de winter van 43/44 werden nog 6 konvooien afgeleverd. In het geheel werd er slechts één schip verloren wat een hele vooruitgang was op de vorige lastige periode. Het werd een doodgewone slameuroutine met overtochten variërend tussen 11 en 19 dagen, altijd maar op

en neer tussen Liverpool en Newfoundland, soms met Godetia in gezelschap, soms niet.

Het was een bijzondere koude rotte winter, de routes lagen altijd flink benoorden en brachten ons altijd in de buurt van IJsland, Groenland en Labrador, met constant stormweer en temperaturen beneden het nulpunt. De man die het meest te verduren had was de officier van wacht, die gedurende 4 uren aan zijn kompas vastgeplakt bleef. Gedurende de kruisposten kon de wacht aan dek wel ergens schutting zoeken. De uitkijken werden om het half uur afgelost en vonden regelmatig de mogelijkheid zich op te warmen.

Maar de officier van wacht bleef de ganse tijd op de open brug en alle buiswater, wind, regen, sneeuw en hagel kwamen onverpoosd op zijn donder terecht. De kledij die wij ter beschikking hadden bestond uit een paar rubberen laarzen, een «duffel coat» en een oliejekker. Wij wisten nooit wat wij moesten aantrekken. Met een jekker spoelde het water gewoonweg langs alle openingen binnen en kwam na een tijd op ons vel terecht. Een «duffel coat» hield ons wel warm voor een korte tijd maar slokte alle water op en durfde in het hoge noorden aan ons lichaam bevroren. Een wacht was een ware marteling en op het einde ervan kropen wij volledig gekleed, zeiknat en rillend van de kou in onze kooien. Wij sliepen ten andere altijd gekleed om niet te laat te komen op de gevechtsposten en in geval van torpedering toch iets aan het lichaam te hebben. De Amerikanen waren er heel wat beter aan toe met hun welbestuurde winterkledij en er werd altijd scherp uitgekeken om van hen wat af te kopen. Het lot zou ons dan ook vroeg of laat met een flinke dosis reuma beschermen.

Soms daalde de temperatuur tot 35° onder nul, het buiswater bevroor en een dikke ijslaag zette zich op alles neer. De stagen groeiden aan tot boomstammen en met al die toplast kregen wij gevaarlijke slagzij. Om het ijs te smelten waren wij uitgerust met stoomleidingen aan dek maar met die koude bevroor de stoom zodra zij uit de kraan kwam en het gebeurde dat de wacht niet afgelost kon worden tot er een luik of deur kon opengebroken worden.



Stookolie koekte aan tot een dikke brij en de voorverwarmers konden juist genoeg olie opwarmen om het schip varend te houden. De commandant was mij gedurende één van deze leuke wachten gezelschap komen houden op de brug en begon te klagen over een eigenaardige gewaarwording in het oor. Het arme lichaamsdeel was bevroren en geleek op een Brusselse spruit. Met een mes krabte ik wat ijs af en begon het oor in te wrijven. Wanneer het bloed er begon uit te spuiten had ik weer een werk van barmhartigheid verricht. Terwijl wij in de ijsschotsen een weg baanden kwam er een bericht door van een «straggler» van een ander konvooi die ergens in brand stond. Godetia werd er op af gezonden, om te onderzoeken maar vond niet het minste spoor. Op de terugtocht ontdekte zij een U boot aan de oppervlakte die haar batterijen aan het laden was. De U boot dook, de dieptebommen gingen over de zij maar bleven op het ijs drijven en de U boot kon ontsnappen.

Na een van deze polaire pleziertochtjes werd ik in Liverpool in een hospitaal opgenomen met een longontsteking. Dank zij Alexander Fleming was ik vlug genezen maar totaal uitgeput. Ik werd dan naar een rustoord afgevoerd om te herstellen. Het was een bijhuis van een klooster bemand door Ierse nonnen. Deze hoogfijn gespecialiseerde zussen hielden er een bijzondere methode op na om afgejakkerde krijgers terug op dreef te krijgen. Het was een trukje waaraan de «witchdoctors» in diep zwart Afrika nog niet gedacht hadden. Elke morgen werd ons een glas Guinness aangeboden met twee rauwe geklusterde eieren in. Alle patiënten wilden zo vlug mogelijk genezen om terug naar zee te kunnen gaan.

Met een «K» zoals in korvet en kurkentrekker. (Foto Canadian Archives).



Volgens de weerkundige statistieken produceerde de maand Januari 1944 het slechtste weer op de oceaan van gans de oorlog.

Een diepe depressie heerste tussen IJsland en Schotland en er stond een westenwind kracht 10. Dit belette niet dat de konvooiactiviteiten werden voortgezet alsof er geen vuilte aan de lucht was. B5 bestaande uit Havelock, Warwick, Volunteer, Vimy, Lavender en Buttercup kregen de classieke opdracht konvooi ONS 27 naar de WESTOMP te brengen. Onder normale omstandigheden had de reis niet meer dan 10 dagen mogen duren.

Een westvarend konvooi bestond gewoonlijk uit schepen in ballast wat het posthouden bijzonder moeilijk maakte in slecht weer.

Op 9 januari had B5 een rendez-vous met zowat 40 koopvaarders benoorden Ierland, maar het konvooi geraakte maar niet gevormd. De meeste schepen lagen dwars van de zee met uitstekende roeren en schroeven, die weinig of geen effect hadden. Diegene met een weinig stuurweg trachtten zogoed mogelijk bijgedraaid te blijven. De zichtbaarheid was natuurlijk slecht maar onze radars vertelden ons dat de schepen op tientallen mijlen verspreid lagen. Een tiental onder hen lieten ons weten dat zij het niet konden halen en keerden huiswaarts. De destroyers deden het niet beter, alleen de korvetten konden in dit weer manoeuvreren en kregen de opdracht er iets aan te doen. Wij trachtten elk schip aan te spreken en een peiling en afstand van een onzichtbare commodore door te geven met de bedoeling er op af te sturen. Van de geplande 9 knopen kwam er maar weinig in huis en door middel van «magische navigatie» kon er vastgesteld worden dat wij een gemiddelde snelheid van 1,5 knopen over de grond hadden gemaakt. Havelock brak haar mast en verliet het verband om zich te laten herstellen en droeg het commando over aan Warwick. Vimy en Volunteer meldden zware stormschade en keerden terug. Warwick was meer specifiek en gaf heel wat details over haal onheil; mast gebroken, motor- en walvissloop over de zij, het 4 duims kanon op het achterdek met stoel en al uit het dek gerukt en over de zij, een gapend gat boven de machinekamer waardoor het water binnenstroomde en lekken in de brandstoftanks.

Warwick vervoegde de andere destroyers en liet alles aan de twee overblijvende korvetten over, die willens nillens het gehavende konvooi over de oceaan trachtten te sleuren. Het weder was zelfs te slecht voor de U boats om behoorlijk te kunnen opereren en lieten ons gerust. Er werd ten andere weinig of geen vijandelijke activiteit gemeld.

Maar Buttercup bleef niet gespaard. Een patrijspoort in het vooronder bezweek onder een zware golfslag. Telkens het schip zijn kop in de zee stak spoelde een solide straal water naar binnen. De zware knal had de slapende bemanning half versuft en door de opeenvolgende ijskoude waterstralen flink wakker geschud. In de duisternis werd de toestand vlug een hopelooze warboel en alles wat los begon te drijven of te slingeren. De eerste reactie was dat wij getorpedeerd waren en het duurde een tijd vooraleer er beseft werd wat er gebeurd was. De schadebeperkingsploeg slaagde erin een kofferdam rond het gat te bouwen en het voorschip leeg te trekken. Het onheil wilde dat half verzopen slachtoffers de wacht moesten optrekken en niet de minste droge kledij meer hadden, maar dat was nu alleen maar jammer.

Een afsluiter van het ventilatiesysteem werd afgerukt en het water stroomde doorheen de koker naar binnen. Maar met het rollen en het stampen van het schip kwam het water, eigenaardig genoeg, alleen terecht boven de kooi van de chef-mecaniciën. De afsluiter van buiten uit herstellen was levensgevaarlijk en hij timmerde dan maar liever een stuk zeildoek over zijn kooi zodat het water op dek liep.

Een stoker van de wacht werd dan aangeduid om met vuilnisblik en emmer de hut aanhoudend ledig te scheppen en de chef kon dan «rustig» slapen.

Een flinke zee sloeg in op het achterdek en rukte enkele dieptebommen uit de rekken. Bij elke beweging van het schip rolden zij van het ene boord naar het andere en rukten alles stuk wat in de weg stond. Daar de verschansing van het achterdek uit volle plaat bestond speelde dit kleine drama zich af zoals een storm in een badkuip. De 1ste luitenant en de bootsman namen heel wat risicos en slaagden erin de wild geworden bommen bij te vangen en vast te sjoeren.

Het idee een defect te ontwikkelen en achter het konvooi te vallen was een nachtmerrie die ons de grootste schrik inboezemde.

Dit gold zowel voor de koopvaardijsschepen als voor ons. Het was gewoonweg de U boats uit nodigen een goedkope «kill» uit te voeren. Maar het was de junglewet, het dier

dat de kudde verliet had weinig of geen kans. Een schip aanduiden om een uitvaller te verdedigen kon het scherm zo erg verzwakken dat de beslissing, het prijs te geven, meestal de goekoopste oplossing bood.

Dit was het soort probleem waarmee de commandant van een escortegroep dagelijks moest mee leven.

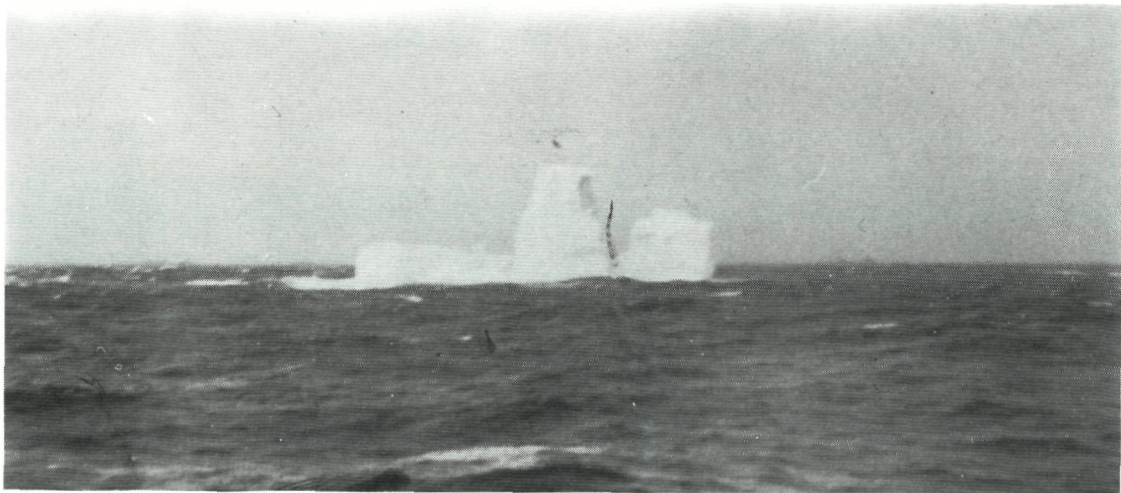
En Buttercup ontwikkelde een warmloper op de hoofdas. De as liep van de stootblok doorheen een schroefastunel naar de schroefaskoker. De tunnel was ongeveer 1,5 meter hoog en 80 cm breed en er was gewoonweg geen plaats om behoorlijk te werken.

Voor een goed uitgerust arsenaal had het al een hele kluiif geweest. Maar in zo een geval had men de keuze tussen het bovenmenselijke of zich verloren geven. Onze chef schoot zijn «overalls» aan en begon op eigen houtje de tussenas uit te breken, de lager af te bouwen, het wit metaal uit te krabben, het te smelten, het terug op te gieten en te ajusteren.

Jongens, wat hebben wij kou geleden (Foto Godetia).



In het hoge noorden (Foto Buttercup)





Brrr (Foto Canadian Archives).



Mast gebroken door ijstoplast (Foto Canadian Archives).



Na 19 dagen eindelijk afgelost door de Canadezen (Foto Canadian Archives).



B5 in zwaar weer (Foto Buttercup).

Gehurkt had hij hieraan de ganse nacht gewerkt. Wanneer hij uiteindelijk gedaan had, werd hij verstijfd en verkleumd uit de tunnel gesleurd maar met massages konden wij zijn toerenteller terug op gang krijgen.

De onmogelijkheid olie te kunnen laden boezemde evenveel schrik in als een defect. Alles wat brandbaar was zoals smeerolie, kookvet, meubelen, hangmatten, nautische kaarten, alle papier enz. stonden op een lijst om in geval van nood in de ketels gestopt te worden. Maar wij hadden een tanker met ons mee en begonnen aan de krachttroer en slaagden er in enkele tonnen brandstof te tanken.

Het weder verbeterde, de WESTOMP werd bereikt na 19 dagen en het konvooi aan de Canadese marine overgegeven.

Buttercup en Lavender mochten Saint John aandoen om schip en bemanning uit te wringen. Het arsenaal inspecteerde de schroefaslager, die perfect werd bevonden.

Havelock en Vimy die IJsland hadden aangedaan om zich te laten herstellen vervoegden ons hier.

Wij hadden allen gehoopt van een verdiende rust te mogen genieten maar twee dagen later werden wij terug naar zee gezonden om HX 282 naar Liverpool te konvoïeren.

Gedurende deze heugelijke reis had er zich nog een ander drama afgespeeld dat bijna onopgemerkt voorbij was gegaan. Op de vooravond van het vertrek was één van onze coders ziek gevallen en vervangen door een collega van de basis van Liverpool.

De man was reeds diep in de 40 en nog nooit naar zee geweest.

Zodra Buttercup haar kop in de woelige Ierse zee had gestoken, was hij over de zij gaan hangen en had zijn vals gebit aan Neptunus opgeofferd. Hij werd in een hangmat gestopt waarin hij zieltogend de ganse reis doormaakte. Hij wilde maar alleen sterven en was er bijna in geslaagd had het niet geweest voor een medelijdende bemanning die hem de ganse tijd met soepjes en papjes gevoed had.





Het begon er naar uit te zien dat de geallieerden een front in Europa zouden openen en de mutaties waren aan de orde van de dag. Remy Jonckheere gaf het bevel over aan de Brit J. Hunter (Lt. Cdr. RNR) voor wie het slecht begon. Na een klein onderhoud in Liverpool nam hij het schip uit voor een proefvaart op de Mersey. Het stuurgerei kwam onklaar en aan volle vaart werd een

Noorse tanker geramd. Wij gingen voor zes weken in droogdok maar kwamen op tijd klaar om aan een van de grootste ondernemingen in de militaire geschiedenis deel te nemen.

De landingen in Normandië van 6 Juni 1944 werden «Operation Overlord» gedoopt terwijl het maritieme gedeelte ervan «Operation Neptune» genoemd werd, en Buttercup met Godetia waren van de partij. Wij werden naar Larnie in het noorden van Ierland gezonden voor speciale training in luchtafweer en anti-snelboot operaties. Deze oefeningen waren bijzonder realistisch en zouden gevaarlijker blijken dan de invasie zelve. Geselecteerde «Spitfire» piloten schoten met scherp voor onze boegen en snelboten raasden op ons af onder een scherpe hoek en nodigden ons uit op hun spatschijven te schieten met oorlogsmunitie. Soms liep het wel eens verkeerd uit en wederzijdse schade werd berokkend. Eén van de vliegtuigen schoot te dicht en raakte de boeg van een korvet met haar 20 m/m kanonnen en maakte een gat van ongeveer een vierkante meter.

Na een tiental dagen vervoegden wij de invasievloot in Sheerness. Het zuiden van Engeland was één en al militaire concentratie; duizenden tanks, camions, geschilderd en genoemd naar waren overal waar te nemen. Een kolom tanks manoeuvreerde doorheen de smalle straatjes, de kopman schoof uit op de botte kasseien wanneer hij een scherpe bocht wilde maken en ging dwars doorheen een hoekhuis.

Vermits het gat er toch was volgde de rest in haar spoor.

Duizenden soldaten kampeerden op trottoirs, in tuintjes en parken terwijl honderden huisvrouwen de ganse tijd kwamen aandraven met kopjes thee en koekjes, afgespitst van hun magere rantsoenen. Op 4 juni vertrokken wij naar Portsmouth waar zes grote zeemanszakken, gevuld met confidentiële documenten, aan boord werden gebracht. Daar wij het statuut van «major war vessel» hadden, kregen wij alle oorlogsplannen, die de staf van Generaal Eisenhower uitgedoet had. Alle officieren werden ingezet om uit de snorren wat er voor ons belangrijk was. De taak nam de ganse nacht in beslag maar de oogst was mager daar bijna alles betrekking had op landoperaties.

De volgende morgen werden nog drie zakken aan boord gebracht met amendementen en verbeteringen op de vorige. Wij gaven het op maar op de briefing kregen enkele velletjes papier met alle informatie die wij nodig hadden.

Op 5 Juni bij zonsondergang vertrokken wij met ETC 2Y, een konvooi bestaande uit vier kusters en Buttercup als enige escorte. Zij zaten vol met allerlei tuig voor het landleger, moesten maar alleen op het strand vastlopen om daarna afgeschreven te worden.

Op de conferentie was er reeds één van de kapiteins, die geklaagd had dat zijn schip roerdefect had en alleen naar stuurbord kon uitwijken. Dit beloofde veel maar het werd toegeschreven aan invasiekoorts en de man kreeg de keu-

ze tussen varen of de zak. Wij hadden overschot aan tijd en gans de nacht draaide ons konvooitje in cirkeltjes rond. Op het einde van hun wacht moesten de wachtsoversten tot hun grote schaamte bekennen dat zij niet minste gedacht van hun positie hadden. Later zouden wij vernemen dat de commodore uitgerust was met een «Decca» maar wij hadden niet het minste benul waarover het ging en zonder het te weten waren wij de eeuw van de elektronische navigatie ingevaren. Ter plaatse werden de kusters aan de «beachmaster» overgemaakt en wij werden aangeduid als «senior officer patrol» en moesten patrouilleren tegen alles wat vijandelijk was waarvoor wij een reeks trawlers ter beschikking kregen.

Er heerste een geweldige drukte, de mijnenvegers hadden gedurende de nacht de aanlooproutes geveegd en de infanterie was reeds tot ontschepping toe. Gedurende de volgende dagen kwamen er nog meer schepen aanzetten en op een bepaald ogenblik lag onze schatting ervan in de regio van 4000. De meeste gekke dingen werden over zee gesleept zoals oude schepen en betonnen drijfkasten om als zeemuren dienst te doen en een enorme drijvende bobijn, die een «pipeline» van Engeland naar Frankrijk legde.

De slagschepen HMS Warspite, HMS Rodney en de monitor HMS Roberts bombardeerden alle betonnen bunkers aan wal. De nauwkeurigheid van hun 40 cm. geschut was indrukwekkend en alle blockhuizen spatten gewoonweg uiteen, telkens een granaat insloeg. Gedurende deze bombardementen bleven wij altijd op enkele mijlen afstand daar de luchtverplaatsing van hun geschut ontzettend was.

De reactie van de Kriegsmarine was heel wat minder dan wij gedacht hadden. Het was een stuiptrekking van een marine die reeds gedoemd was. Buiten de sector voerden drie Duitse destroyers een klassieke torpedoaanval uit op de invasievloot echter met weinig succes; snelboten voerden enkele aanvallen uit op de konvooien terwijl éénmansonderzeeboten, bemand door onervaren zeelui, op de kustten teloor gingen. De Luftwaffe kon maar alleen mijnen leggen wat in onze ogen het meest gevaarlijke was. Heel wat schepen gingen op de nieuwe drukmijnen de lucht in. Zij waren een echte pest, de enige tegenmaatregel die ons aangeboden werd, was een lage snelheid met het gevolg dat de operaties aan een slakkengangetje verlieten. Alle schepen die een mijn in zee zagen storten moesten het invalspunt met een boeiige bebakenen. Het vereiste overredingskracht en autoriteit om een sloepbemanning te overtuigen dat zij nog enkele meters moesten roeien om juist boven de mijn te komen. Op de duur lagen er zoveel bakens met denkbeeldige nauwkeurigheid dat er niet meer werd naar omgekeken.

Op een ogenblik zagen wij het lijk van een G.I. drijven en maakten ons klaar het op te pikken, maar de lijken bleven aanspoelen. Er waren er honderden van een Amerikaanse L.S.T. die op een mijn was gelopen en de berging ervan werd aan de Amerikanen overgelaten.

Van tijd tot tijd was er een offensieve luchtaanval en dan begonnen de 4000 aanwezige schepen op het aanvallend vliegtuig te schieten. Alles wat van de luchtafweer naar beneden kwam was dan ook gevaarlijker dan de bedoelde aanval.

Twaalf dagen na de landing brak er een geweldige storm los. De grote schepen gingen in Engeland schuil terwijl alle walinstallaties stuk werden geslagen. Het was een totale chaos en wij begonnen er echt aan te twifelen of de operatie nog een succes zou kunnen worden. Maar de genie-troepen deden een bovenmenselijke inspanning en de schade kon hersteld worden. Terwijl wij op zee bijgedraaid bleven ontmoetten wij een kuster die in nood verkeerde.

Hij was op weg naar Engeland met gewonde soldaten maar had noch brandstof, noch water of voedsel aan boord en had daarbij ook nog beide ankers verspeeld. Wij slaagden erin een grote sleepboot los te peuteren om hem naar Engeland te slepen.

Zodra het front zich gestabiliseerd had en het bruggenhoofd veilig was lieten de Britten hun vrouwelijk personeel aan wal komen. Wij werden voor het leger uitgenodigd het front te komen bezoeken. Buttercup stuurde tien «aangeduide» vrijwilligers onder mijn hoede en stoomde landwaarts om ons in landingsschepen aan wal te zetten. Wij hadden ons uitgangspakje aangetrokken en werden beurtelings met camions, tanks en jeeps vervoerd en begonnen er al vlug uit te zien als slijkboeren. Typisch toch dat waar een landleger voorbij trekt alles in slijk omgetoerd wordt.

Wij werden in een Normandische boerderij achtergelaten met de belofte dat wij later zouden opgepikt worden. De boer begon tegen mij te kankeren dat de Duitsche troepen liefhebber van zijn Camembert waren geweest maar dat de Britten er helemaal niets moesten van hebben, dat zijn stock aan het rotten was en geen zaken kon doen. In de Amerikaanse sector, hadden de Yanks zelfs een opslagplaatst met vlammenwerpers behandeld wanneer zij in de lij ervan stelling hadden moeten nemen. Terwijl de boer een Calvados uitschonk bood ik hem een cigaret aan. Zijn ogen begonnen te puilen en ik schonk hem het pakje. In ruil kreeg ik een volle emmer rijpe Camembert. De rotzooi stonk zo erg dat ik eerst een «Gallup poll» moest houden teneinde een Camembertlustende vrijwillige drager te vinden.

HMS. RODNEY bombardeerde de kust (Foto Buttercup).

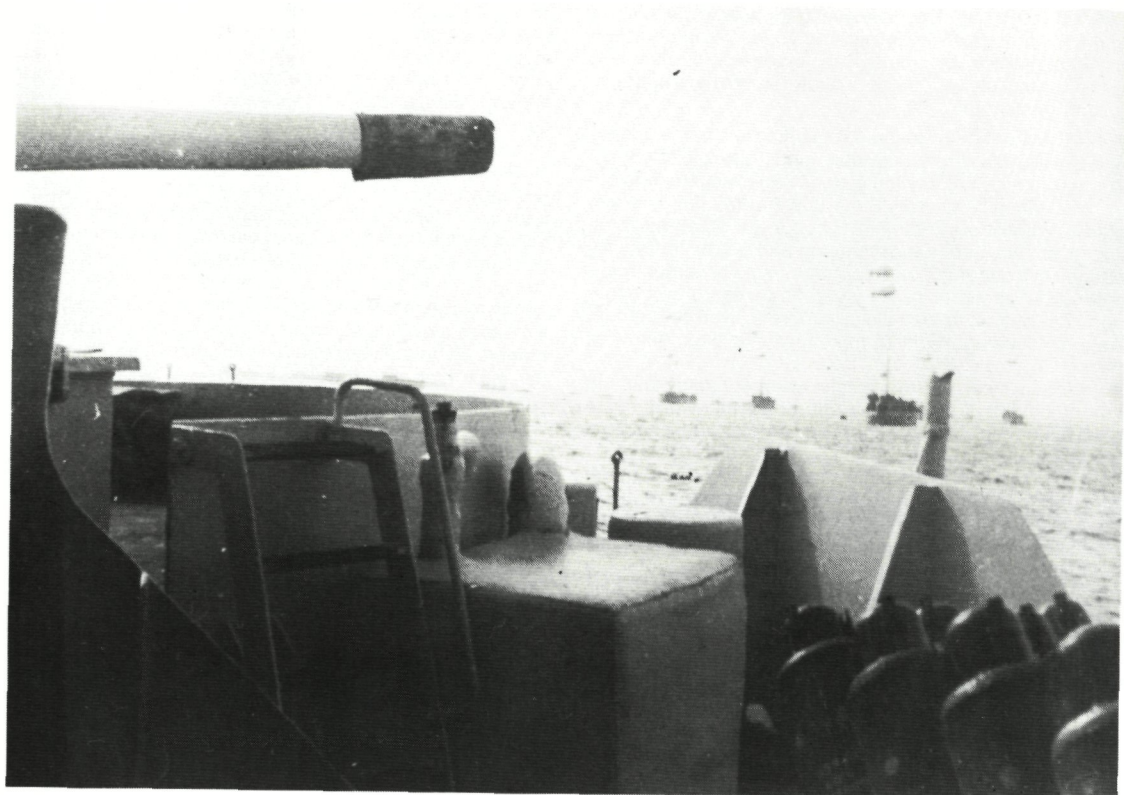
De militaire voertuigen waren op tijd en wij werden terug naar de steiger gevoerd. Ik ging even mijn toeristen tellen maar er was er één tekort. Wij zochten overal maar hij was spoorloos verdwenen. Ik zat lelijk in nesten, hoe ging ik dat aan mijn commandant wijsmaken? Mijn jongens hadden mijn gedachten geraden en waren even zwijgzaam als ik. En terwijl ik aan het dubben was hoorde ik ineens Waals en Vlaams spreken, het was de Brigade Piron die net aan wal was gestapt.

Eens aan boord meldde ik erg betutterd de verdwijning aan mijn commandant maar dat ik een emmer Camembert in de plaats had. De man was een wrede liefhebber van het stinkend goedje en vond de ruil een positieve zaak. De volgende morgen werd de verloren zoon aan boord gebracht. Hij was afgedwaald en door een commando gevangen genomen. Zij hadden zijn verhaal niet willen geloven en hadden hem niet al te ruw behandeld.

Om de invasievloot te rativallieren hadden de Britten op de ankerplaatsen enkele grote handelsschepen gelegd met proviand aan boord. Wanneer wij iets nodig hadden moesten wij maar gaan aankloppen en er werd ons altijd iets gegeven. Wij kregen bijna nooit wat wij vroegen maar in de regel viel het nogal mee. Terwijl Buttercup haar patrouille voortzette ging ik met vier man in een roeiboot één van deze schepen bezoeken. Wij meerden af langs zij en zonder te vragen wat wij wilden werd een halve os met een smijltijn over de zij gevierd wat ons bootje bijna deed kapseizen.

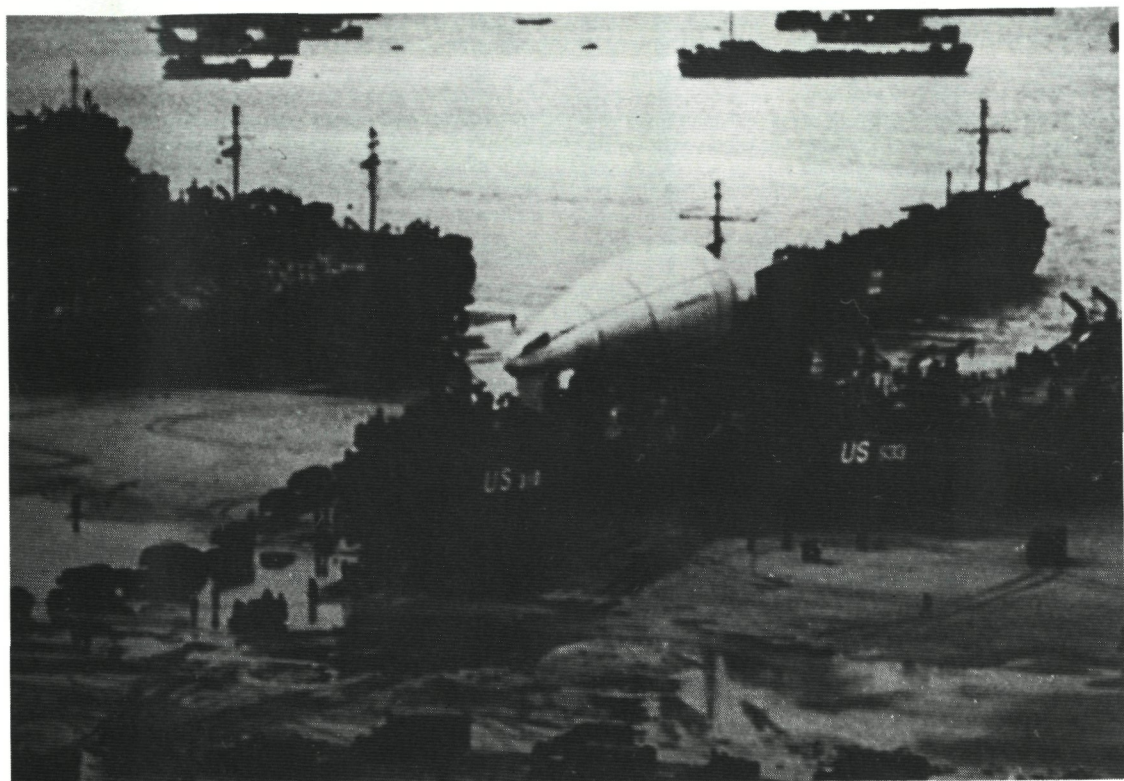
Ik had niet opgemerkt dat het een kolenbrander was en dat wij juist onder de asseklep lagen. De klep ging open en stortte enkele tonnen brandende asse over de zij. Wij



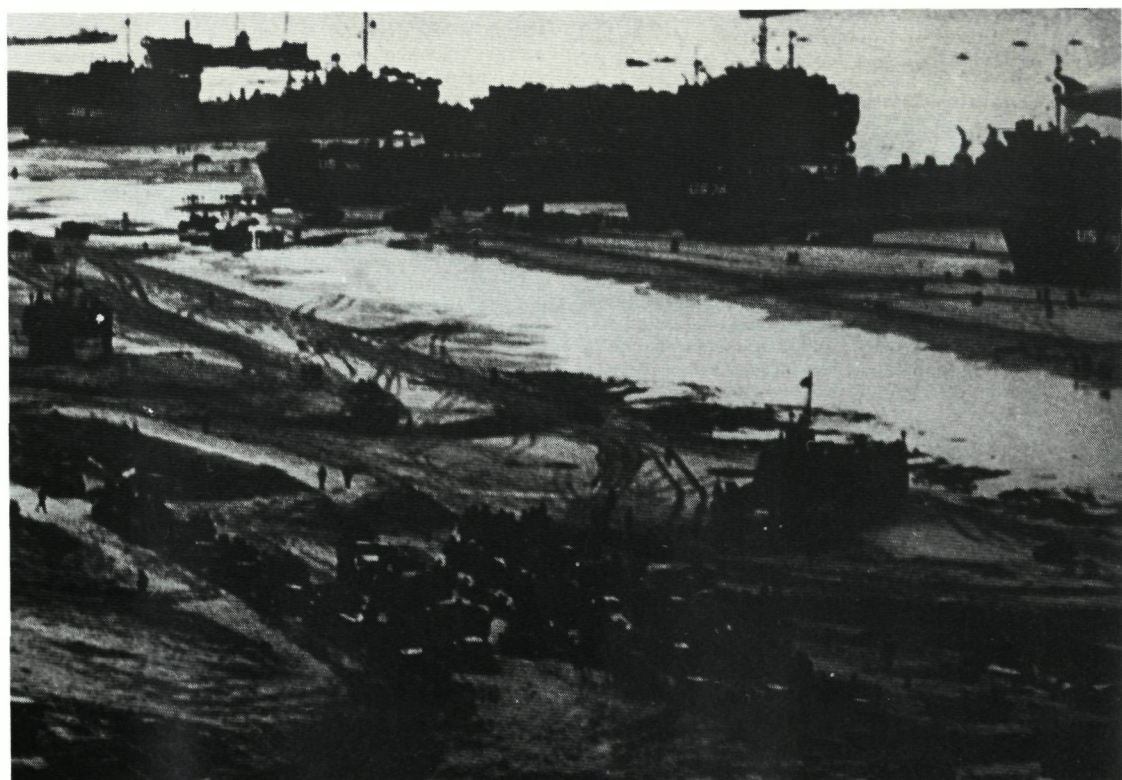


Met de invasievloot voor de Franse kust (Foto Buttercup).





«D» Day in de Amerikaanse sector (Foto US Coast Guard).



konden op het nippertje afsteken, zoniet had ons bootje gezonken maar liepen toch enkele brandwonden op.

Alhoewel «Neptune» de ganse tijd een fascinerend schouwspel bood, was onze bemanning een weinig teleurgesteld daar buiten de enkele luchtaanvallen er maar weinig reële actie kon gevoerd worden. Teneinde onze kanonniers wat te paaien organiseerden wij een schietoefening op laag invliegende bommenwerpers met de vierduimer. Het verliep allemaal goed tot één van de granaten voorbarig ontplofte bij het verlaten van de mond. De schrapnel verwoestte heel wat op het voorschip. Het geleeek op een peperbusje, het geusmastje kreeg een flinke klap en hing slapjes over de zij terwijl de ankerketting doorknakte en nog met enkele millimeter staal in het kluisgat bleef hangen.

Maar wonder boven wonder werd er niemand gewond. Gedurende deze periode hadden wij Godetia uit het zicht verloren. Zij was ingedeeld in een groep die de bescher-

ming verzekerde van konvooien tussen Engeland en het bruggenhoofd. Tijdens de eerste reis ging er een «Libertyship» de lucht in op een mijn gevolgd door de flotillaleider en een kleine tanker werd gezonken door een snelboot. Het verband werd door vliegtuigen aangevallen, de bommen vielen echter ver van hun doel en er werd geen schade aangericht. HMS Orchid, een «Flower» van de groep zonk op een drukmijn in de buurt van Arramanches.

Daarna ging het er wat rustiger aan toe en Godetia bleef op dezelfde route actief tot einde 1944 om in West Hartlepool uit dienst genomen te worden.

Wij hadden nu een patrouille van 60 dagen achter de rug en teneinde wat op adem te komen werd Buttercup aangeduid als sonar opleidingschip in het Schotse haventje Cambeltown. Dit fijne baantje zou slechts twee weken duren en nadat Willy Libert (Lt. RNR) het bevel had overgenomen als laatste commandant gingen wij terug de oceaan op om nog vier konvooien te escorteren.

TER PLAATS RUST



Op 15 Oktober 1944 vertrok de hybride B2 groep vanuit Liverpool bestaande uit Highlander, Manners, Buttercup en de Noren Tungsburg Castle en Rose. Wij hadden rendez-vous met ON 260, een konvooi van 28 schepen en de opdracht het naar de WESTOMP te brengen.

Er gebeurde weinig of niets op de oceaan, daar alle activiteiten op het Europese continent

geconcentreerd waren, en er was maar alleen plaats en tijd voor domme ongevallen zoals deze, die in vrede tijd plaats vinden. Rose betrok een post aan bakboord voor, vervolgd door Manners. Gedurende de ganse wacht was de Noor nooit behoorlijk op post geweest en altijd teveel naar buiten en voorop. Ik had reeds de S.O. verschillende malen Rose zien aanmanen maar zonder resultaat terwijl Manners de ganse tijd in de richting van Rose stoomde. Enkele minuten voor middernacht had ik mij aan de radar gezet om peilingen en afstanden van alle schepen op een plaatje perspex te plotten teneinde aan mijn aflosser een overzichtelijke situatie over te maken. De afstand tussen Rose en Manners werd maar kleiner en kleiner en ineens versmolten beide radarechos zich tot één. Een MAYDAY verscheurde dan de radiostilte en een vuurpeil ging smekend de duisternis in. Manners had Rose geramd!

Daar het onheil zich gedurende de aflossing had afgespeeld, was er heel wat volk op de been zodat er slechts drie doden en acht gewonden te betreuren waren. De bemanning werd door Highlander opgepikt en Rose zonk na enkele minuten.

Het hoe en het waarom van deze aanvaring is nooit tot ons doorgedrongen. Er waren immers zoveel ongevallen die zich voorgedaan hadden dat Winston Churchill, toen hij nog minister van marine was, alle krijgsraden inzake aanvaringen afgeschaft had. Het verlies van Rose ging dan ook te boek als een doodgewone aantekening in het scheepsjournaal. Onlangs schreef ik naar de Noorse admiraliteit voor de officiële versie, maar deze was even kort als de enkele lijnen die ik hieraan gewijd heb.

In Saint John meerden wij af achter een Russische patrouilleboot. Het was een schip van Amerikaanse makelij, op weg van de U.S.A. naar Murmansk via IJsland. Onze commandant zond een officier aan boord om onze bondgenoten op een drankje uit te nodigen. Hij kwam echter terug met de volkscommissaris, die kwam uitluisteren waarover het ging. Toen wij hem uiteindelijk overtuigd kregen dat er geen politieke bijbedoelingen achter zaten, stemde hij toe maar beweerde dat hij de enige Rus aan boord was die Engels kon spreken en als tolk zou optreden. Toen zij over de loopplank kwamen stonden wij verstomd over het grote aantal officieren voor zo een klein schip. Onze mess geraakte stampvol, wij bedankten de stewards en dienden zelf op. Het slechte weer had lelijk huis gehouden met het vaatwerk met uitzondering van de bierglazen. Conversatie zat er niet in en wij toonden hen wat zij zoal aan te bieden hadden maar het antwoord was altijd «nyet». Teneinde raad had ik op een bepaald ogenblik een fles whisky en een fles bier in de handen en dan was het «da-da». Wij hadden het verstaan, zij wilden een «chaser» (een borrel en een biertje). Ik begon de whisky in een bierglas te gieten in de hoop een teken van de gast te mogen ontvangen, maar er was geen reactie. Uit doortrapte nieuwsgierigheid bleef ik maar doorschenken. Eens vol nam hij mij het glas uit de handen en dronk het in één teug leeg gevolgd door het bier.

Dit werd dan de stijl van de dag, één van de gasten ging even terug aan boord om er wat balalaïkas bij te sleuren. Het werd een reuzefeestje en zij konden ineens allemaal Engels spreken. En nadat onze rode broeders al onze whisky hadden opgezopen vertrokken zij arm in arm, Vlaamse liedjes zingend. MULTATULI.

Op 5 November 1944 vertrokken wij uit Saint John met SC 160, ons laatste konvooi. Alhoewel de overtocht rustig was, liep er benoorden Ierland iets mis. Een groot uitvarend konvooi lag op een ramkoers, de zichtbaarheid was slecht, manoeuvreerruimte was er niet en de catastrofe bleek nakend. Met typische Britse nuchterheid werd het probleem op de meest eenvoudige manier opgelost. Zodra het hoofdkwartier er lucht van gekregen had, werden beide commodores verwittigd. Wanneer zij op radio-telefoon afstand gekomen waren, legden zij hun konvooien op tegenovergestelde koersen en de twee massas schoven rakelings langs elkaar zonder slag of stoot. Het was allemaal zo vlot verlopen dat er maar weinig opvarenden van het gebeuren bewust waren.

Eens in de Ierse zee gekomen kregen wij het gekste seintje waaraan men zich kon verwachten: «switch on navigation lights». Wij konden het eerst niet geloven en schoorvoetend werd het bevel uitgevoerd. Eén na één begonnen de schepen hun lichten aan te steken. Het was alsof het konvooi in lichte laaie stond en wij stonden er naar te kijken gelijk kinderen naar hun eerste kerstboom. Alhoewel de maatregel slechts lokaal en van tijdelijke duur zou zijn, maakte hij een diepe indruk. Het leek allemaal onwaarschijnlijk en vals. Gedurende jaren hadden wij in de duisternis geleefd, die een geallieerde was geworden. Wij hadden geleerd peilingen, snelheden en koersen van schimmen en schaduwen met merkwaardige nauwkeurigheid te schatten. Ineens was al dit van geen nut meer en wij voelden ons ergens bedrogen. En toen begonnen de dagen dat, voor ons althans, de oorlog over was en dat wij hem verdomd dan ook nog gewonnen hadden.

Einde 1944 werd GODETIA opgelegd en Buttercup aan de Fransen aangeboden, die het schip echter weigerde wegens gebrek aan personeel. De Noren namen het dan over en het werd Nordkin gedoopt. Beiden gingen echter eventueel als oud ijzer naar de sloper en alleen de herinneringen bleven. De bemanningen werden naar de wal in België gemuteerd om de havens terug in orde te brengen. Als onbekenden verdwenen zij in een massa mensen, die achter bureaus op hun manier de oorlog gewonnen hadden en promotie gemaakt.

Jammer genoeg konden Buttercup en Godetia nooit aan ons land voorgesteld worden, iets wat ik de Britten altijd kwalijk genomen heb want het onthoofde onze «succes story».

Heel wat geleerde lessen gingen ook grotendeels verloren. Niet tegenstaande al haar tekortkomingen was de «Flower» klas een succes geweest. Met honderden exemplaren werd de meest economische logistieke steun verzekerd. Alle burgerlijke werven konden hen herstellen en alle reservedelen lagen overal klaar van IJsland tot Freetown en van Engeland tot Canada. Zonder aarzelen namen de geallieerden dezelfde procedures aan en de opleiding en training waren universeel.

Toen na de oorlog België met haar veteranen een zee-macht begon op te bouwen, werd een oude traditie geëerd. Namen van verdwenen schepen werden aan nieuwe gegeven en twee logistieke steunschepen werden Godetia en Zinnia gedoopt. Dat de naam Godetia gebruikt werd kan men dankbaar verstaan maar waarom Buttercup verzwegen werd is mij een raadsel en waarom Zinnia opgediept werd nog een groter. Zinnia was een oude Engelse gedomilitariseerde sloop, door België aangekocht en die door het ministerie van verbindingen als visserijwachtschip in de territoriale wateren gebruikt werd. In 1940 werd het door zijn bemanning aan de vijand prijsgegeven. Zinnia was toch maar een schip zonder oneer, een schip zonder eer, een schip zonder meer.

GERAADPLEEGDE WERKEN

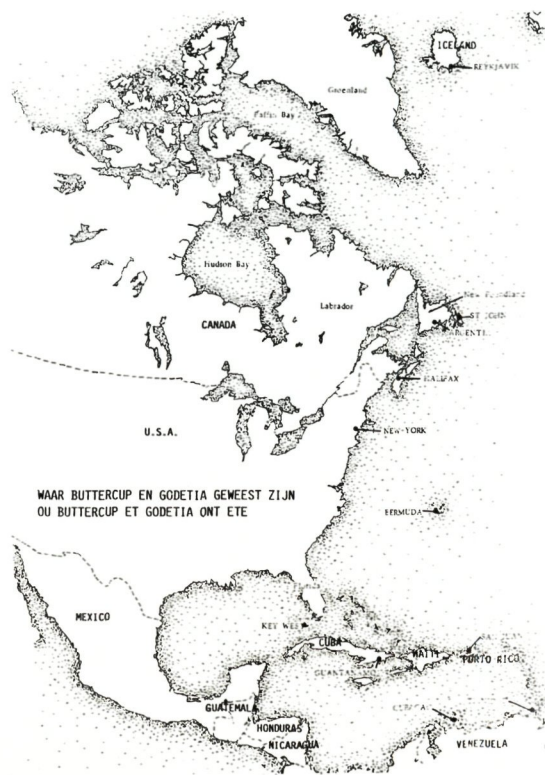
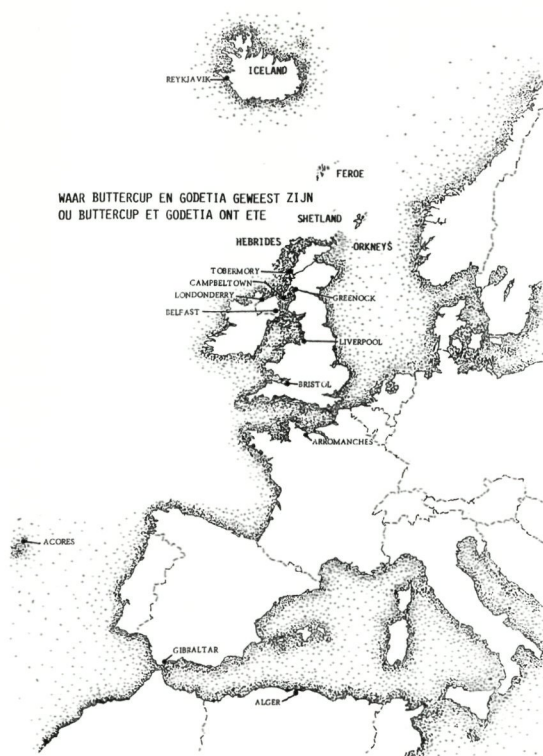
- De Memoires van W.C. Churchill, H.M.S.O.
- The War at Sea. H.M.S.O.
- Convoy. Martin Middlebrook. Morrow New York.
- Allied Escort Vessels of World War II. Peter Elliot. MacDonald and Janes.
- Warships of World War II. H.Y. Lenton & J.J. Colledge. Ian Allan Ltd.
- Canada's Flowers. Thomas G. Lynch. Nimbus Publishing Ltd.
- Flower Class Corvettes. Antony Preston & Alan Raven.
- Arms and Armour Press. Lionel Leventhal Ltd. 2-6 Hampstead High Street. London NW3 1QQ.
- Six Ans de Guerre Navale. E. Delage. Editions Berger-Levrault.
- The World at War. Mark Arnold Foster. Collins.
- The Battle of the Atlantic. J. Costello & T. Hughes.
- Escort, D.A. Rayner.
- Very Special Intelligence. Patrick Beesly.
- Convoy. John Winston.
- Navies in Exile. A.D. Divine. John Murray.

- Brassey's Naval Annual 1947.
- U Boat (The Secret Menace). David Mason. Mac Donald & Co.
- Admiralty Fleet Order 1379. Royal Navy (Section Belge) Reports.
- Particulars of War Service of HMS Godetia. Appendix «B» to Admiralty Letter M. 354/11/56 dated November 1956.
- HMS Buttercup. Summary of Service 1942-1945. Naval Historical Branch. July 1970.
- Section Belge. Belgium. S 6751. Naval Historical Branch.
- Reprint S 4151. March 1965.
- Brief van Lord Trefgarne, Parliamentary Under-Secretary of State for the Armed Forces. D/US of S(AF)DGT 3308. 16 July 1984.
- Convoy Data Sheets, World Ship Society.
- Convoy Data Sheets, Department of the Navy. Naval Historical Center. Washington USA.

Dankbetuigingen

Mijn dank gaat uit naar ere-Fregatkapitein M. Larose, ere-Fregatkapitein W. Libert en Kapitein ter Zee (o.r.) J. Delforge voor toegestane interviews alsook naar de Heren C. Adams en J. Vanobergen voor de schetsen en tekeningen.





UIT HET SCHEEPSJOURNAAL VAN HMS BUTTERCUP



- 17.12.40 Kiellegging te Belfast.
Firma Harland & Wolff.
- 10.04.41 Stapelloop.
- 04.05.41 Zwaar beschadigd gedurende een luchtaanval.
- 23.04.41 Hersteld en bemand door de Royal Navy (Section Belge).
- 27.04.42 «Working Up» te Tobermory tot 13.05.42.

Konvooi Nr.	Escorte	Vertrek	Aankomst	Opmerkingen
ON 97. Liverpool/Halifax/ New York	Buttercup en andere.	Liverpool 22.05.42	Argentia 03.06.42	Nihil.
Nihil	Buttercup en andere.	Argentia 05.06.42	Bermuda 09.06.42	Verzameling te Bermuda voor B5. Toekenning van T.U. nummers.
Nihil	T.U. ? HMS Havelock HMS Warwick HMS Columbine HMS Godetia HMS Buttercup	Bermuda 11.06.42	San Juan (Porto Rico) 14.06.42	In groepsverband
Nihil	T.U. ? HMS Havelock HMS Godetia HMS Buttercup	San Juan 14.06.42	Curaçao 16.06.42	Nihil
OT 11 4 schepen Curaçao/ Trinidad	T.U. ? HMS Havelock HMS Godetia HMS Buttercup	Curaçao 24.06.42	Trinidad 28.06.42	Nihil
TAW 1 Trinidad/ Key West.	Buttercup en andere.	Trinidad 05.07.42	Key West 14.07.42	Nihil
TAW 10 Key West/ Trinidad.	Buttercup en andere.	Key West 17.07.42	Trinidad 26.07.42	Nihil
?	Buttercup en andere.	Trinidad 31.07.42	Key West 09.08.42	s/s Belgian Gulf in het konvooi.
?	Buttercup en andere.	Key West 13.08.42	Trinidad 25.08.42	Nihil
TAG 1 Trinidad/ Guantanamo.	HMS Warwick HMS Buttercup	Trinidad 29.08.42	Guantanamo 04.09.42	Nihil

Nihil	HMS Buttercup	Guantanamo 05.09.42	New York 09.09.42	Individueel
NG 305 22 schepen New York/ Guantanamo.	T.U. 90.9.7. HMS Warwick HMS Saxifrage HMS Buttercup HMS Columbine HMS Snowberry	New York 12.09.42	Guantanamo 20.09.42	Nihil
Guantanamo/ New York	Buttercup en andere.	Guantanamo 22.09.42	New York 30.09.42	s/s Prinses Marie José in het konvooi. Droogdokperiode.
NG 318 26 schepen New York/ Guantanamo.	T.U. 90.9.7. HMS Warwick HMS Saxifrage HMS Buttercup HMS Columbine HMS Snowberry USS Zircon	New York 30.10.42	Guantanamo 07.11.42	Nihil
GN 19 24 schepen Guantanamo/ New York.	T.U. 90.9.7. HMS Warwick HMS Saxifrage HMS Buttercup HMS Columbine HMS Snowberry USS Zircon	Guantanamo 09.11.42	New York 17.11.42	Nihil
NG 325 20 schepen New York/ Guantanamo.	T.U. 90.9.7. HMS Warwick HMS Saxifrage HMS Buttercup HMS Columbine HMS Snowberry USS Zircon	New York 28.11.42	Guantanamo 06.12.42	s/s Esso Belgium in het konvooi.
GN 26 42 schepen Guantanamo/ New York.	T.U. 90.9.7. HMS Warwick HMS Saxifrage HMS Buttercup HMS Columbine HMS Snowberry USS Zircon	Guantanamo 09.12.42	New York 18.12.42	Nihil
HX 220 30 schepen New York/ Halifax/ Liverpool.	T.U. 24.18.6. HMS Warwick HMS Columbine HMS Buttercup HMCS Cowichan HMCS Dunvegan HMCS Fennel HMCS Hepatica	New York 21.12.42	St. John 28.12.42	s/s Henri Jaspar en Mokambo in het konvooi.
HX 221 Halifax/ Liverpool	Buttercup en andere	St. John 03.01.43	Liverpool 14.01.43	Terug onder Britse controle.
Nihil	HMS Buttercup HMS Prosperous	Liverpool 7.02.43	Londonderry 08.02.43	Ter assistentie van SC 118.

ON 168 Liverpool/ Halifax/ New York.	Buttercup en andere	Londonderry 22.02.43	St. John 07.03.43	Stormschade
SC 122 50 schepen New York/ Halifax/ Liverpool.	T.U. 24.1.19. HMS Havelock HMS Swale HMS Buttercup HMS Saxifrage HMS Godetia HMS Campobello USS Upshur	St. John 10.03.43	Liverpool 23.03.43	9 schepen gezonken Campobello gezonken. U 665 gezonken door de R.A.F.
Liverpool/ Halifax/ New York.	HMS Havelock HMS Swale HMS Godetia HMS Lavender HMS Buttercup HMS Pimpernel	Liverpool 02.04.43	St. John 08.04.43	Nihil
SC 126 41 schepen New York/ Halifax/ Liverpool.	T.U. 24.1.19. HMS Havelock HMS Swale HMS Godetia HMS Lavender HMS Buttercup HMS Pimpernel	St. John 09.04.43	Liverpool 23.04.43	Nihil
ONS 7 42 schepen Liverpool/ Halifax/ New York.	HMS Swale HMS Pimpernel HMS Lavender HMS Godetia HMS Buttercup	Liverpool 03.05.43	Argentia 22.05.43	1 schip gezonken. U 657 gezonken door Swale. U 640 gezonken door R.A.F.
SC 132 41 schepen New York/ Halifax/ Liverpool	HMS Swale HMS Wren HMS Godetia HMS Pimpernel HMS Buttercup HMS Lavender	Argentia 29.05.43	Liverpool 12.06.43	Nihil
Nihil	Nihil	Liverpool 14.06.43	Bristol 15.06.43	Grote onderhouds- beurt tot 11.08.43
Nihil	Nihil	Bristol 18.08.43	Tobermory 18.08.43	Working up tot 02.09.43
Nihil	Nihil	Tobermory 03.09.43	Liverpool 03.09.43	Bevoorrading tot 27.09.43.
Nihil	Nihil	Liverpool 28.09.43	Greenock 28.09.43	Verzameling voor B5

UA 2 6 schepen Greenock/ Azoren.	HMS Havelock HMS Vimy HMS Volunteer HMS Rose HMS Godetia HMS Buttercup	Greenock 29.09.43	Azoren 08.10.43	Patrouille tot 05.11.43. Op 24.10.43 Warwick, Buttercup en Lavender ter assistentie van KMS 30.
AU 2 6 schepen Azoren/UK.	HMS Godetia HMS Buttercup	Azoren 05.11.43	Liverpool 12.11.43	Nihil
ON 124 Liverpool/ Halifax/ New York	HMS Havelock HMS Vimy HMS Volunteer HMS Lavender HMS Godetia HMS Buttercup	Liverpool 27.11.43	St. John 15.12.43	Nihil
SC 49 35 schepen New York/ Halifax/ New York	HMS Havelock HMS Vimy HMS Volunteer HMS Buttercup HMS Godetia HMS Lavender	St. John 18.12.43	Liverpool 30.12.43	Nihil
ON 27 40 schepen Liverpool/ Halifax/ New York.	HMS Havelock HMS Vimy HMS Warwick HMS Volunteer HMS Lavender HMS Buttercup	Liverpool 10.01.44	St. John 29.01.44	Konvooi en escorte uiteengeslagen door storm.
HX 282 New York/ Halifax/ Liverpool.	HMS Havelock HMS Vimy HMS Buttercup HMS Lavender	St. John 01.02.44	Liverpool 12.02.44	Nihil
ON 225 Liverpool/ Halifax/ New York.	Buttercup en andere.	Liverpool 20.02.44	Argentia 03.03.44	Nihil
HX 282 New York/ Halifax/ Liverpool.	Buttercup en andere.	Argentia 10.03.44	Liverpool 22.03.44	Nihil
Nihil	Buttercup	Nihil	Nihil	Aanvaring op de Mer- sey., in droogdok van 22.03.44 tot 16.05.44.

Nihil	Buttercup	Liverpool 16.05.44	Larne 16.05.44	Invasietraining tot 27.05.44. Daarna verzameling te Sheerness.
ETC 2 Y 4 schepen. Sheerness/ Bruggenhoofd.	Buttercup	Sheerness 05.06.44	Normandië 06.06.44	Op patrouille voor de Franse kust tot tot 08.07.44. Bevoor- rading van 08.07.44 tot 15.07.44 te Portsmouth. Daarna terug op pa- trouille;
Nihil	HMS Buttercup	Normandië 06.08.44	Liverpool 07.08.44	Rust tot 18.08.44
Nihil	HMS Buttercup	Liverpool 18.08.44	Campbeltown 18.08.44	Als Sonartraining- schip tot 02.09.44, dan naar Liverpool.
ON 252 Liverpool/ Halifax/ New York.	HMS Buttercup en andere.	Liverpool 03.09.44	ST. John 17.09.44	Nihil
HX 310 New York/ Halifax/ Liverpool.	HMS Buttercup en andere.	St. John 25.09.44	Liverpool 06.10.44	Nihil
ON 260 Liverpool/ Halifax/ New York	HMS Highlander HMS Manners HMS Buttercup HNMS Rose HNMS Tungsburg-Castle	Liverpool 13.10.44	St. John 28.10.44	Rose gezonken na aanvaring met Manners.
SC 160 48 schepen New York/ Halifax/ Liverpool.	HMS Highlander HMS Manners HMS Buttercup HNMS Tungsburg- HMS Castle	St. John 05.11.44 05.11.44	Liverpool 18.11.44	Laatste reis.

Op 22.12.44 overgenomen door de Noorse marine onder de naam Nordkyn. HMS Buttercup was 892 dagen in dienst, 614 dagen op zee en legde de geschatte afstand af van 85.000 Zeemijl.

Onder Noorse vlag nam het schip nog deel aan verschillende konvoien en vervoegde Noorwegen waar het op 30.10.45 aan de grond liep te Meloy Sand.

Zij werd later hersteld, als koopvaardijship verkocht in 1969 en ging hetzelfde jaar als schroot te Oslo.

De gegevens vermeld in deze lijst werden ontleend aan de originele CONVOY DATA SHEETS. Jammer genoeg zijn er verschillende lijsten onvindbaar en zijn er heel wat details voor goed verloren gegaan.





DE TOEKOMST ALS WERKTERREIN



PB 4, 6000 Charleroi

Septante-quatre ans après son naufrage...

Toujours pas de paix pour le Titanic (II)

J.M. de Decker

La carrière du «Titanic», le paquebot «insubmersible» avait duré un peu moins de cinq jours. Il fallut septante-trois ans pour découvrir son épave, gisant à près de 4.000 mètres de fond, à 900 kilomètres au sud de Terre-Neuve.

A vrai dire, cela ne représente pas autant d'années de recherches. Pendant longtemps, personne ne songea à tenter de retrouver la tombe du géant des mers. Les moyens techniques nécessaires pour mener à bien pareille entreprise faisaient défaut.

Il fallut pour faire renaître l'intérêt des chercheurs d'épaves la publication en 1955 de l'ouvrage de Walter Lord: «A night to remember», une émission consacrée au sujet par la chaîne de télévision américaine N.B.C., en 1956, et un film sorti deux ans plus tard: «The end of a dream», qui firent connaître la tragédie à toute une nouvelle génération.

Il fallut quelques années encore pour que soient mis au point les équipements de recherche qui devaient finalement permettre de localiser l'épave du paquebot.

A l'occasion de diverses catastrophes maritimes.

La première fut le naufrage du sous-marin nucléaire américain «Tresher» à 400 kilomètres au large de Cape Cod, en avril 1963. La navire de recherche de L'Institut océanographique de Woods Hole, «Atlantis II» tenta de prendre des photos de l'épave. «Autant essayer de faire tomber une balle de ping-pong dans une boîte de bière d'un immeuble de deux étages, avec les yeux bandés et par grand vent», déclara l'un des représentants de l'Institut. On obtint, pourtant, des images de plaques de métal tordues, de câbles électriques arrachés et même d'un livre ouvert. Le batyscaphe «Trieste», de la marine américaine, descendu au fond, parvint à ramasser à l'aide de son bras mécanique des débris qui permirent d'identifier le sous-marin.

Cinq ans plus tard, un sous-marin nucléaire soviétique coulait au nord-ouest d'Hawaï à plus de 5.500 mètres. Les dispositifs d'écoute américains disposés au fond de l'océan avaient enregistré les explosions qui annonçaient la fin du submersible, ce qui avait permis d'évaluer sa position probable. Un engin sonar robot confirma celle-ci, puis un robot photographe réussit à en prendre des photos. Dans le plus grand secret, la C.I.A. finança une opération de renflouement d'une partie du sous-marin et de ses missiles balistiques par le navire «Glomar Explorer», construit par Howard Hughes. A l'aide d'un dispositif compliqué, à base de grues et de griffes, on parvint à en ramener la partie la plus importante à la surface.

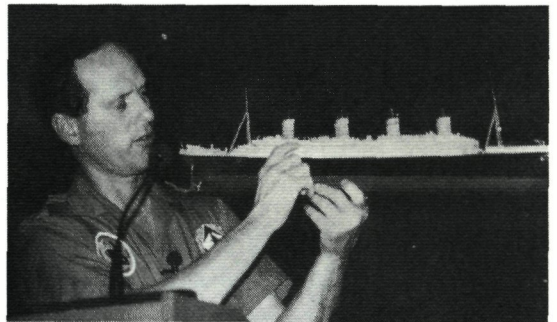
Aux chercheurs d'épaves de jouer

La technique, désormais, était là. Aux amateurs d'aventure et aux chercheurs d'épaves de jouer.

La première tentative sérieuse de repérage du «Titanic»

fut celle de la compagnie canadienne de télévision CBC qui, au début des années 70, essaya de monter une expédition pour photographier l'épave. Elle échoua, mais l'idée était désormais dans l'air.

En 1971, Robert Ballard - on allait en réentendre parler - de l'Institut océanographique de Woods Hole proposa d'utiliser un véhicule d'exploration appartenant à une société privée, le «Seaprobe», un traineau équipé d'un appareil photographique utilisé sur les plates-formes de forage, pour localiser l'épave et d'en prendre des clichés avant d'y descendre à bord du sous-marin «Alvin», capable de supporter la pression régnant à la profondeur de 4.000 mètres. Mais, il ne put réunir les fonds nécessaires pour mener son projet à bien.



Robert Ballard expose ses projets devant une maquette du «Titanic».

D'autres projets furent élaborés pour retrouver le «Titanic», ou même pour le renflouer, mais la plupart relevaient de la science-fiction. Et l'impact du naufrage tragique était tel que toute tentative d'intervention souleva une multitude d'objections, le paquebot étant considéré comme la tombe de nombreux naufragés.

Un projet sérieux vit le jour en 1978, quand les «Productions Walt Disney» dépensèrent un million de dollars pour étudier la réalisation d'un long métrage sur le désastre, en collaboration avec le «National Geographic Magazine» qui apportait sa grande expérience de la cinématographie sous-marine. Le projet fut toutefois abandonné. A peu près à la même époque, des industriels berlinois ouvrirent une souscription dans le but de financer un projet identique; avant de renoncer à leur tour.

Ces défections redonnaient une entière liberté d'action à «Seawise and Titanic», une société constituée par deux jeunes entrepreneurs britanniques, Philip Slade et Clive Ramsay, dans le but précis d'étudier toutes les possibilités de localiser et de photographier le «Titanic».

Ils engagèrent Dereb Berwin, le plus grand spécialiste du monde de la photographie sous-marine, pour qu'il les aide à réaliser leur idée. Il leur fallait au moins un million de livres sterling. Une somme qui leur paraissait possible de réunir en proposant à des sociétés privées des contrats publicitaires. Mais, il fallait d'abord faire la preuve que le projet était réalisable. Les trois associés consultèrent à cet effet «Fathomline», une société spécialisée en plongées et expéditions sous-marines, créée par le capitaine Grottan, ancien pilote de l'Aéro-Navale reconverti dans la plongée sous-marine et devenu expert-conseil auprès des compagnies pétrolières.

A ses moments perdus, Grottan était chercheur d'épaves. En 1974, il avait retrouvé celle du «Général Grant», transportant une quantité d'or évalué à 98 millions de livres sterling, qui avait sombré au large de la Nouvelle Zélande et il avait accompli un travail considérable sur celles des navires de l'Invincible Armada. L'homme idéal pour étudier les chances de réussite du nouveau projet.

Engagé par «Seawise and Titanic», Grottan se mit au travail avec la minutie bien connue des officiers de marine. Il lut tout ce qui avait été publié sur le naufrage afin de bien en connaître les circonstances et étudia avec attention le rapport de la Commission d'enquête que Lord Mersey avait dirigée pendant plusieurs semaines après la catastrophe.

L'expédition lui paraissant justifiée, il devait, d'abord, évaluer les chances de retrouver l'épave, puis, se procurer l'équipement nécessaire pour mener à bien le projet.

Ainsi commença l'odyssée qui conduisit Grottan aux Etats-Unis, au Canada et en Allemagne pour visiter les bases de recherches sous-marines les plus sophistiquées et les compagnies spécialisées dans la nouvelle science de l'exploration des profondeurs océaniques. Au fur et à mesure que s'avancèrent ses recherches, il parvint à réunir de plus en plus d'information.

Mais où se trouve le «Titanic» ?

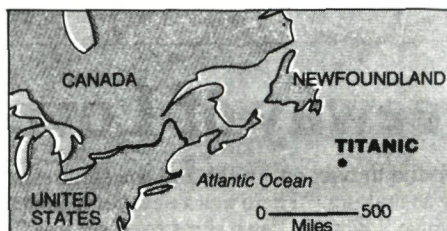
Armé d'avis et de conseils, il entreprit alors la réévaluation des informations qu'il avait réunies sur l'endroit précis où avait sombré le «Titanic». La position officielle était : 41 degrés six minutes Nord, 50 degrés quatorze minutes Ouest. Elle avait été acceptée par la Commission d'enquête et n'avait jamais été sérieusement remise en question. Grottan décida de vérifier les communications émises en cette nuit de tempête où les bateaux qui avaient capté le signal de détresse du paquebot s'étaient frayés un chemin parmi les icebergs, pour rejoindre le lieu du naufrage.

Ainsi, on avait toujours considéré que c'était grâce au remarquables manœuvres du «Carpathia» et à sa grande vitesse de croisière que celui-ci avait pu porter secours au «Titanic». Or, estima Grottan, les machines du «Carpathia» n'auraient jamais pu le conduire à temps à la position «officielle» du «Titanic». Il avait dû nécessairement changer de cap à de multiples reprises pour éviter les icebergs avant d'arriver sur les lieux de la tragédie. La position officielle ne pouvait être qu'erronée.

Il y avait, d'autre part, plusieurs contradictions dans les témoignages, en particulier dans ceux qui se rapportaient à la position exacte du «Californian», le bateau le plus proche du «Titanic» qui négligea de lui porter secours, ce qui lui valut un profond mépris du public par la suite. Différents recoupements amenèrent Grottan à penser que, lorsqu'il coula, le géant des mers pouvait se trouver à 15 miles à l'est de la position officiellement acceptée. D'après lui, la position réelle du «Titanic», au moment où il s'abîma dans les flots, devait être : 41 degrés 40 minutes Nord et 50 degrés 03 minutes Ouest.

Grottan proposait donc déjà de délimiter la zone de recher-

ches d'après cette nouvelle position, lorsqu'il reçut une information stupéfiante qui confirmait l'exactitude de ses calculs. Des sondages sous-marins avaient, en effet, révélé la présence d'une épave de grandes dimensions juste à côté de la nouvelle position qu'il avait établie. Etant donné qu'on ne connaissait pas d'autres naufrages dans cette zone, il était permis de croire qu'il s'agissait du «Titanic».



Le lieu du naufrage.

Restait à trouver les moyens à mettre en oeuvre pour vérifier cette théorie c'est-à-dire aller identifier l'épave sur le terrain et, éventuellement, si c'était possible, la renflouer. C'était là le hic. Les chercheurs civils ne disposaient pas des ressources en hommes et en matériel des marines militaires. Grottan aurait souhaité pouvoir disposer du batyscaphe «Trieste» - conçu par notre demi-compatriote physicien et astronaute Auguste Piccard -, qui avait atteint le profondeur de 35.800 pieds dans la fosse du Guam et avait retrouvé les restes du sous-marin atomique nucléaire américain «Thresher» à 8.400 pieds sous la mer. Mais le «Trieste» n'était pas disponible, pas plus que les autres engins de la même espèce; ils étaient loués de façon permanente par la Marine américaine.

Grottan dut, dès lors, se tourner vers le secteur privé. Il s'en fut trouver quatre compagnies spécialisées en Grande-Bretagne, aux Etats-Unis, au Canada et en Allemagne Fédérale susceptibles de s'intéresser à son projet. Elles le furent toutes, mais aucune ne disposait des moyens techniques ni des capitaux nécessaires pour tenter l'aventure avec un minimum de chances de succès. Sic exit un grand projet! La mort dans l'âme, Grottan et la «Seawise and Titanic» se virent obligés de l'abandonner. Ils n'avaient pourtant pas fait oeuvre inutile. Le travail qu'ils avaient effectué allait considérablement faciliter la tâche à leurs successeurs.

Les premières recherches sur les lieux

La relève fut prise, en 1980, par Jack Grimm, un pétrolier texan férù de géologie, qui avait déjà apporté son soutien à des recherches entreprises - sans succès - pour retrouver l'Arche de Noé, le Yéti : «l'abominable homme des neiges» que l'on aurait aperçu dans l'Himalaya et le monstre du Loch Ness.

Grimm annonça qu'il était disposé à financer et à consacrer un an et demi à une opération de recherche du «Titanic». Il avait obtenu la collaboration de l'océanographe William Rayan de l'université de Columbia et de Fred Spiess de l'Institut océanographique de la Jolla en Californie. Il disposait aussi d'un navire de recherche, le «H.J.W. Fay» équipé d'un «nouvel instrument sophistiqué d'observation des fonds» : un traineau sonar de trois mètres sur un mètre vingt permettant une meilleure exploration que tout autre instrument disponible à l'époque.

Vingt-trois chercheurs monteraient sur ce navire, dont l'objectif était de repérer et de photographier l'épave du majestueux paquebot. La tâche était ardue car l'endroit

où reposait le «Titanic» était le plus perturbé du point de vue magnétique, puisqu'il se trouvait sur la dorsale volcanique «J», vieille de 110 millions d'années, où les perturbations magnétiques sont particulièrement importantes.

La zone de recherche définie s'étendait sur 32 kilomètres de long et 13 de large. Le traineau sonar, au bout d'un câble de six kilomètres, descendra jusqu'à 180 mètres du fond de l'océan. Il était en mesure de déceler une présence de métal à plus de 150 kilomètres. Une fois l'épave repérée, une caméra serait immergée pour renvoyer des images télévisées et prendre des photos en couleurs.

Si le matériel fonctionne comme nous le voulons, déclara W. Rayan au cours d'une conférence de presse, la recherche de l'épave durera trois ou quatre jours.

Il précisa aussi que si cette partie des recherches réussissait, Mr Grimm enverrait un sous-marin d'exploration, l'été suivant, pour essayer de pénétrer dans l'épave et d'en rapporter des morceaux en utilisant des robots.

Rayan avait péché par optimisme. Trois quatre jours! Entre le 31 juillet et le 16 août 1980, le «H.J.W. Fay» balaya une zone de 1.300 kilomètres carrés dans le fond de l'Atlantique. On y décernait au moins trois «cibles» dont les dimensions correspondaient à celles de l'épave. Mais une violente tempête entraîna la perte du magnétomètre. Spiess en bricola un autre, mais le temps continua à se gâter. Vivres et carburant commencèrent à manquer et le «Fay» dut rentrer, bredouille, à Boston.

Grimm était persuadé que la prochaine expédition, prévue pour l'année suivante, serait la bonne, mais ce ne fut pas le cas. Toujours rien. En 1983, une troisième tentative dut être abandonnée en raison du mauvais temps. Grimm décida d'arrêter les frais.

Une co-production Franco-Américaine

Entretiens, Robert Ballard, le spécialiste de géologie sous-marins de l'Institut Woods Hole qui, en 1971, avait dû renoncer à une expédition d'exploration par manque de fonds, avait continué à s'intéresser à la question. Les tentatives de Grimm l'avaient convaincu que pour retrouver le «Titanic», il fallait limiter les champs des recherches à une zone de 250 à 400 kilomètres carrés qu'il fallait ratisser à fond.

Les progrès techniques réalisés depuis dix ans en matière de recherche sous-marine devaient, lui semblait-il permettre de mener à bien une opération de repérage. Pour réunir les moyens financiers nécessaires, il choisit d'intéresser à son projet deux amis français appartenant à l'IFREMER (Institut français de recherche pour l'exploration des mers): Jean Louis Michel et Jean Jarry. Ballard et Michel avaient pour la première fois fait équipe, en 1973, lors de recherches sur la dorsale médio-atlantique, une grande chaîne montagneuse sous-marine.

La collaboration de l'IFREMER fut acquise. Une coproduction franco-américaine allait pouvoir être montée. Pour les américains comme pour les français, c'était l'occasion d'essayer les derniers prototypes de véhicules sous-marins devant permettre d'affiner les techniques de vidéocommunication, des techniques utilisables pour étudier les grands fonds sans y être physiquement présent.

L'expédition disposait donc de deux types de matériel: l'un français, l'autre américain. Côté français, trois engins: un magnétomètre pour la détection des masses magnétiques, un appareil de détection acoustique Thomson dont le champ d'action était de cinq cents mètres de chaque côté et, enfin, un dépresseur, un lest de trois tonnes permettant à l'ensemble de raser le fond. Ces trois éléments étaient unis entre eux par un câble de cinquante mètres de long et formaient un véritable petit train sous-marin. Le dépresseur était relié au bateau d'exploration par un filin de six mille mètres.

Côté américain: un «Argo», une télévision munie de projecteurs, dont la portée maxima était de vingt mètres, mais qui permettait de détecter des objets ne dépassant pas vingt centimètres.

Deux matériels parfaitement complémentaires donnant un maximum de chances de réussite aux deux équipes, qui espéraient bien amortir le coût de leur entreprise grâce à l'exploitation commerciale des images-photos et d'un film sur l'opération.

Les français quittèrent Brest, le 1er juillet 1985, à bord du navire de recherche «Le Suroît» et arrivèrent sur la zone délimitée huit jours plus tard. Ils commencèrent aussitôt à «tondre la pelouse», c'est-à-dire à ratisser méticuleusement le fond en passages parallèles avec l'équipement d'écoute et de transmission d'images. Au bout d'un câble de plusieurs milliers de mètres, le «Suroît» remorquait un train d'appareil de détection composé d'un véhicule long de près de 5 mètres, baptisé «Poisson», portant des sonars à balayage vertical et horizontal, qui remorquait au bout d'une longue aussière un magnétomètre destiné à déceler les anomalies magnétiques.

Le ratissage se poursuivit pendant un mois, interrompu fréquemment par le mauvais temps, sans succès. A l'issue de cette phase des recherches, le «Suroît» avait fouillé une zone d'une superficie trois fois supérieure à celle de Paris. L'équipement fonctionnait parfaitement. Mais les résultats n'étaient pas au rendez-vous.

Le 13 août, Ballard et Michel embarquèrent aux Açores sur le «Knorr», navire d'exploration de l'Institut Woods Hole et, deux jours plus tard, repartaient à son bord pour la zone de recherches.

Le «Knorr» était équipé d'un système de navigation par satellite, grâce auquel il lui était possible de déterminer, à 100 mètres près, sa position sur n'importe quelle mer du globe. Il était, en outre, stabilisé par des hélices cycloïdes placées horizontalement sous le coque, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière; il s'agissait de disques affleurant la coque munis chacun de 6 pales semblables à des avions implantés verticalement, dont il suffisait de modifier l'angle d'attaque pour faire avancer ou reculer le bateau, le déplacer latéralement d'un côté ou de l'autre, ou le faire pivoter sur place.

Des jours et des jours, il ratissa le terrain à l'aide de l'«Argo», mais l'équipement de télévision qu'il trainait, au bout de son câble, à quatre mille mètres en dessous de lui n'envoyait sur les écrans que des images d'une morne plaine. C'était le désert avec, de temps en temps, quelques méduses, quelques étoiles de mer et des «rats tail fish», petits poissons de trente centimètres de longueur ayant une longue queue fine comme celle des rats. A part cela, rien... des grands espaces vides désolés.

Au fil des jours, l'excitation du début retomba au fur et à mesure que s'amenuisait l'espoir de retrouver le «Titanic». Pour faire place à la déception, car le moment approchait où la «fenêtre météorologique» favorable allait se refermer et où le gros temps allait s'installer. Le programme de recherche devait s'arrêter le 10 septembre au plus tard.

La fin de l'expédition fut digne d'un film à suspense.

«Lui»

Dans la nuit du 31 août au 1er septembre, alors que J.L. Michel venait de prendre son quart dans le poste de commande - il était deux heures du matin - l'homme de garde devant son écran dit calmement: «Contact». On se précipita pour regarder. L'œil de l'«Argo» commença à transmettre des images. Il y avait un objet de plusieurs mètres carrés, complètement enfoui sur le fond. On en devinait les structures, mais il était impossible de l'identifier. Son emplacement exact fut précisé sur la carte pour y revenir en cas de besoin. Cinq minutes plus tard, l'«Argo» envoya



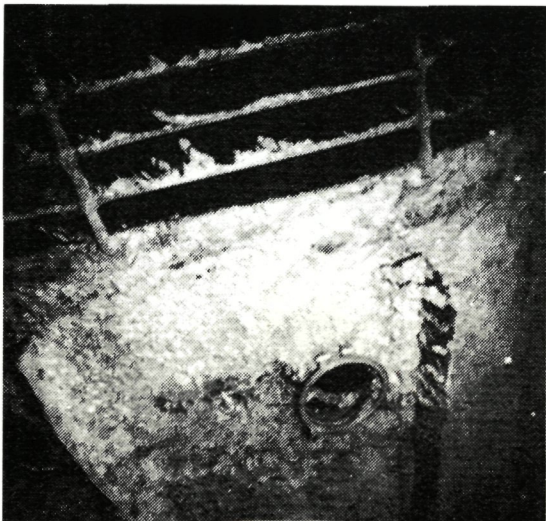
Des bittes d'amarrage rouillées.

Des images de débris éparpillés. Et beaucoup plus encore par la suite.

Beaucoup plus et beaucoup plus gros, avec lesquels l'«Argo» risquait d'entrer en collision. On le remonta à bord. Après la remontée, une pièce du treuil du câble coaxial cassa. Il n'y avait pas de rechange à bord. Les mécaniciens du «Knorr» durent travailler quatorze heures d'affilée pour en fabriquer un de fortune. La tension monta nettement à bord. Un vieux sondeur, semblable à ceux qu'utilisent les pêcheurs pour la recherche des bancs de poissons, fut descendu en catastrophe. Et, ironie du sort, ce fut cet appareil, le moins sophistiqué de tous ceux dont était équipé le «Knorr», qui fournit la première indication de l'emplacement exact de la coque du «Titanic».

Et, en effet, lorsque fut redescendu l'«Argo» à une cinquantaine de mètres au dessus du fond, il ne fallut attendre que quelques heures avant qu'un des opérateurs du sonar ne s'écrie : «J'ai un gros objet sur l'écran... C'est le «Tita-

Partie de la proue.



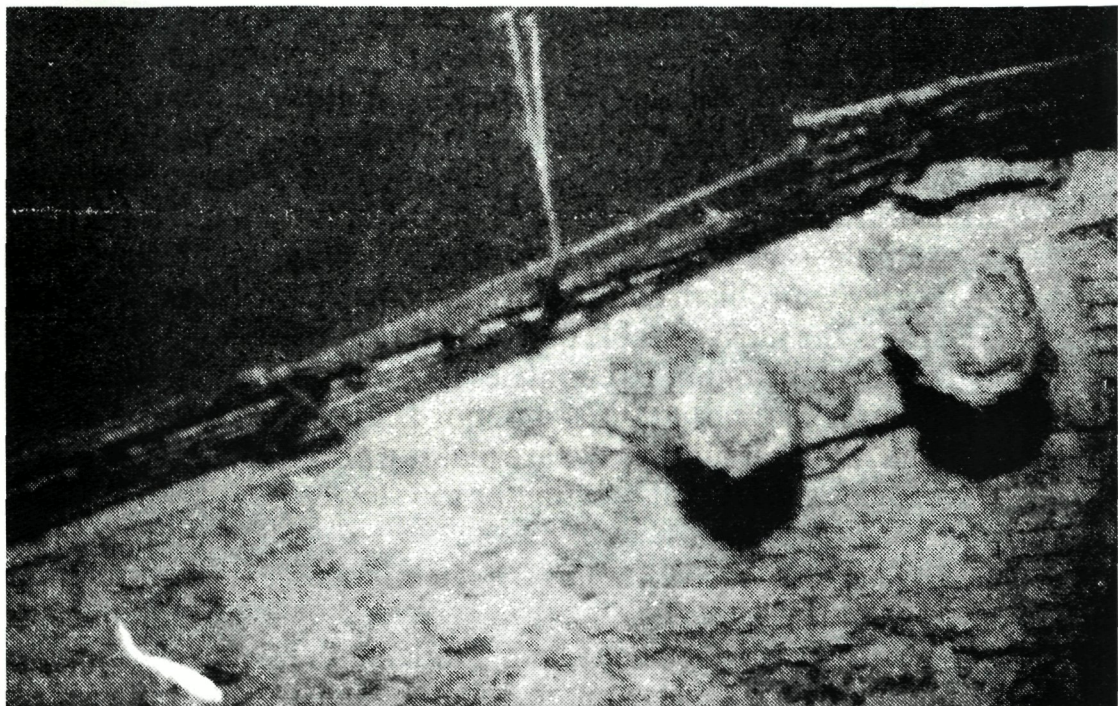
Une casserole en cuivre.

nic»!... Il est couché sur le flanc gauche...».

Dans les minutes qui suivirent, le sonar montra des objets qui ressemblaient à des cheminées. Puis de façon plus précise : une partie de la passerelle du paquebot, un trou béant à l'emplacement de la cheminée avant, des bossoirs d'embarcation vides et, finalement, la proue avant avec le mât de misaine et le pont ses cabestans et ses énormes chaînes d'ancre pétrifiées...

Ballard se sentit «l'âme d'un archéologue ouvrant la tombe d'un pharaon».

Il décida, alors, d'approcher le «Titanic»-car c'était bien lui, il n'y avait plus de doute par l'arrière. Mais, à sa grande surprise, il ne trouva rien. Se serait-il détaché au delà de la troisième cheminée ? On fit descendre l'«Angus» un appareil super-sophistiqué de photographie sous-marine,



Partie de l'avant du navire.

pour prendre des clichés de 35 mm en couleurs de haute définition. Quand on les développa, on vit que l'avant du paquebot était recouvert d'une fine pellicule de sédiments faisant penser à la neige. Il y avait aussi des images saisissantes: des bouteilles de vin, une carcasse de matelas, le chadburn, le nid-de-pie. Mais point d'arrière.

Ce ne fut que lorsque le «Knorr» eut regagné Woods Hole et que les 12.000 photos prises de l'épave eurent été développées que Ballard après les avoir examinées de près, se rendit compte qu'il avait bel et bien retrouvé la moitié arrière, sans le savoir. Elle s'était désintégrée, par un phénomène d'implosion sans doute, et s'était étalée derrière l'épave sur plus de 1.800 mètres.

Pour éviter que l'épave du «Titanic» ne devienne la proie de pilliers de tombes, Ballard refusa de divulguer sa position exacte. Il se contenta de préciser que le navire de chercheurs français «Le Suroît» ne l'avait manquée que de 300 yards et que le «Californian» qui aurait pu se por-

ter au secours du paquebot blessé, ce 14 avril 1912, s'il n'avait coupé sa radio, ne se trouvait pas à 19 miles de celui-ci comme l'avait prétendu son commandant, mais à moins de 10 miles, peut-être à 5 miles. N'y eut-il eu ce silence radio, le naufrage du «Titanic» aurait pu, à la limite, ne faire aucune victime.

Ballard se promettait de revenir sur les lieux du naufrage avec le sous-marin «Alvin», opérationnel à plus de 4.000 mètres de profondeur. «Je suis partisan, dit-il de la création d'un petit musée où l'on exposerait des objets récupérés dans le «Titanic»: bouteilles de vin, argenteries, etc.». De leur côté les Français comptaient en faire autant pour plonger sur l'épave avec le «Nautilus», un engin où trois hommes peuvent prendre place et muni d'un appareillage permettant de remonter de petits objets à la surface.

Le leviathan au crible

Ballard tint le pari qu'il s'était fixé. Il revint sur les lieux

Le robot «Jason Junior» en action.



de sa découverte, le 13 juillet dernier, à bord de l'«Atlantis II» et se posa, avec deux coéquipiers, dans un sous-marin de poche de 7,62 mètres de long, l'«Alvin», un prototype prêté par l'US Navy, sur le pont du «Titanic». Pour leur exploration de douze jours, les américains disposaient d'un extraordinaire robot, «Jason Junior», évoluant au bout d'un câble de télécommande de 95 mètres, équipé de caméras et de projecteurs, capable d'aller fouiner à l'intérieur de l'épave et même, avec son bras articulé, d'ouvrir des portes et d'écarter des obstacles.

Ils en ramenèrent des images qui firent la une de la presse, l'été dernier: des hublots à moitié aveuglés par la rouille, mais dont les vitres étaient demeurées intactes; un cabestan étincillant comme astiqué à neuf, un lustre de cristal de 3,5 mètres de diamètre, des coffres aux poignées de cuivre polies comme si elles étaient à l'état neuf, (dont le robot ne réussit pas à faire jouer les serrures etc. De superbes vestiges qui persistaient néanmoins à garder leur mystère.

Ces images confirmèrent aussi que la coque du «Titanic» s'était cassée en deux endroits et que si l'on voulait, un jour renflouer l'épave, il faudrait la récupérer par morceaux. Avant de conclure l'ensemble de ses investigations, Bal-

lard fit apposer sur la coque du paquebot une plaque suppliant les futurs explorateurs qui réussiraient à leur tour à localiser l'épave, de ne pas la piller. «Laisser reposer le «Titanic» en paix, dans son linceul marin, comme le symbole de la grandeur et de la folie des hommes».

Il y a peu de chances que son vœux soit exaucé car, nous l'avon dit, les français n'ont pas renoncé à leur intention d'explorer l'épave avec leur «Nautilie» équipé d'un robot-caméraman répondant au prénom de «Robin» et Jack Grimm -coucou, le revoilà - s'est dit prêt à financer une nouvelle expédition de recherches qui devrait durer dix jours, en Juillet 1987 et qui aurait pour objet de récupérer tout ce qui est encore récupérable à bord du «Titanic», y compris le contenu de sa salle de coffres. Que n'a-t-on imaginé des trésors engloutis avec le «Titanic»? On croit savoir que les richissimes voyageurs de la le classe avaient confié au «purser» du navire pour des centaines de millions de dollars de bijoux. Le collier des Wittenbach, hautement estimé par les experts, se trouverait notamment dans l'un de ses coffres.

Quoi qu'il en soit, une chose est certaine, c'est que ce n'est pas encore demain que le «Titanic» pourra reposer en paix.

WAPENSCHILDEN

Een reeks — praktisch voor al de schepen — wapenschilden, uitgevoerd door de Oostendse kunstenaar Vermeire, in keramiek en in vier- of vijf kleuren, zijn te bekomen bij Neptunus. Ieder wapen werd goedgekeurd door de Heraldische Kommissie Zeemacht en is stuk voor stuk een juweeltje.

Prijs: 500,- F BTW inbegrepen.

Wegens de breekbaarheid van dit artikel gebeuren er geen verzendingen. Leveringstermijn: 4 weken.

EMBLEMES

Une série d'emblèmes — pratiquement pour tous les navires — exécuté par l'artiste Ostendaise Vermeire, en céramique de quatre ou cinq couleurs sont disponible à Neptunus. Chaque armoirie fut approuvée par la Commission Héraldique de la Force Navale et constitue une pièce de collection.

Prix: 500,- F TVA comprise.

Vue la fragilité de cet article, il ne sera fait aucun envoi.

Délai de livraison: 4 semaines.



KB-Vernieuwbouwlening

Maak nú van uw "home"
een "sweet home"

Beter bij de bank van hier

50 JAAR



Maritiem panorama

Door Henri ROGIE

Een gevolg van het strenge quotabeleid IN- EN UITVOER VAN VISSERIJPRODUKTEN IN BELGIË FORS TOEGENOMEN

Aanlandingen van eigen vaartuigen fel onder 's lands behoefte

In 1985 heeft de Belgische zeevisserijvloot 35.941 ton vis in eigen havens gelost. Dit was zowat 2.130 ton of 5,5 % minder dan het jaar voorheen. De terugloop was grootendeels te wijten aan de vangstbeperkingen opgelegd door de EG-commissie. Hierdoor ging de import van visserijprodukten met ongeveer 4,9 % omhoog en bereikte aldus volgens N.I.S.-gegevens 115.787 ton in globo.

Dit cijfer is ruim het 3-voud van wat de Belgische vaartuigen tijdens het hele jaar aan wal hadden gebracht. De produktie van de nationale vloot ligt dus ver beneden peil van 's lands behoeften. Deze vaststelling wordt dan ook door sommige als argument aangewend om hogere vangstquota van de EG-lidstaten af te dwingen.

Hoe dan ook beliep de import van visserijprodukten in België 115.787 ton in 1985, hetzij 4,9 % meer dan het jaar voorheen. Op langere termijn bekeken is de import geleidelijk gestegen van circa 80.000 t. in 1960 tot boven de 100.000 t. vanaf de veertiger jaren. Nadien trad een zekere stagnatie in op een peil van zowat 110.000 t.

Qua handelswaarde vertegenwoordigde het importvolume van 1985 zowat 13.706 miljoen BF, of 6 % meer dan het jaar voordien. De waarde van de invoer steeg constant alhoewel de groei voelde de jongste jaren gedaald is. Een overzicht van deze evolutie vinden we in onderstaande tabel:

Jaar	Hoeveelheid in ton	Waarde in 1.000 F
1960	79.787	1.331.000
1970	101.002	2.804.962
1980	109.545	9.611.672
1981	110.829	10.229.440
1982	113.959	11.435.668
1983	116.474	13.014.327
1984	110.336	12.925.099
1985	115.787	13.705.572

Zoals in vorige jaren was het hoofdaandeel van 's lands import samengesteld uit mosselen, kabeljauw, haring en garnalen, zowel vers als bevroren. Dit wijst duidelijk op een compensatie voor de gedaalde aanlandingen. Opmerkelijk was de grotere import van schaal- en weekdieren, in de hand gewerkt door het hogere aanbod van mosselen uit Nederland.

Wanneer men nu de ingevoerde zoetwatervissen en het vismeel bijrekenen bekomt men voor België een globaal im-

portpakket van zowat 170.000 ton voor een groothandelswaarde van 16.912 miljoen BF.

Van voornoemd totaal werd 74,5 % door EG-lidstaten geleverd en de overige 25,5 % kwam uit derde landen. Binnen de eerste groep waren de voornaamste leveranciers in volgorde Nederland (43 %), Denemarken (12 %), de DBR (7,6 %) en Frankrijk (7,4 %). Onder de derde landen citeren we Peru (5,8 %), Far Oer (3 %) en Noorwegen (2,6 %) als bijzonderste exportlanden.

EXPORT VAN VISSERIJPRODUKTEN MET 19,4 % OMHOOG QUA HANDELSWAARDE

Gunstig voor 's lands handelsbalans is beslist de verhoogde export van vis en visserijprodukten. Volgens recente N.I.S.-gegevens beliep deze stijging in 1985 zowat 5,3 % qua volume en 19,4 % qua handelswaarde. De absolute cijfers zijn in onderstaande tabel geciteerd. Hierbij bemerkt men dat de Belgische export tot 1970 stijgt om nadien terug te lopen en zich te stabiliseren rond de 28.000 ton:

Jaar	Hoeveelheid in ton	Waarde in 1.000 F
1960	12.971	226.667
1970	29.000	819.711
1980	19.932	1.790.549
1984	27.096	3.460.369
1985	28.537	4.133.225

Welke zijn nu de voornaamste uitgevoerde vissoorten en welke landen zijn er de afnemers van? In hoofdzaak schol, haring, tong, garnalen en kabeljauw onder verse en/of bevroren vorm. Hiervan ging 60 % naar EG-partners en de overige 40 % naar derde landen. Nederland (29 %), Frankrijk (20 %), de DBR (6 %) en Nederland (3 %) waren traditiegetrouw de bijzonderste afnemers binnen de EG, terwijl Algerije (37 %) als derde land onze voornaamste klant was dank zij belangrijke vismeelhoeveelheden. Vergeten wij niet dat benevens vis en visserijprodukten, België ook 21.503 ton vismeel uitvoerde in 1985 voor een globale waarde van 431 miljoen BF. Tenslotte vermelden we nog de export van 2.028 ton zoetwatervissen voor 383 miljoen BF.

Wijzen we nog op het belang van de visverwerkende nijverheid in België. Vorig jaar telde deze industrietak een twaalfstal rokerijen en inleggerijen, één conserviefabriek en een zestal diepvriesinstallaties. De meest recente cijfers wijzen op een produktie van 18.000 ton voor een waarde van 2.785 mln BF. De bestemming ervan gold zowel binnen- als buitenland.

Door de vangstbeperkende maatregelen is deze bedrijfstak steeds meer afhankelijk van andere continenten qua aanvoer voor grondstoffen. Niettemin wijzen de N.I.S.-statistieken op een heropleving van visverwerkende industrie in België, wat ook op het vlak van de tewerkstelling gunstige gevolgen heeft.

DE HAVEN VAN OOSTENDE IN 1986

Daar de afvoertrafiek bijzonder regressief was, werd de jaarbalans 1986 van de Oostendse handelshaven met een globaal verlies van 3,9 % afgesloten. Aldus hield de haven van de Ensorstad gelijke tred met de grote Westeuropese havens: terugloop van de export bij een status quo voor de import.

Ook de balans 1985 was in het rood afgedrukt. Ro/ro-goederen en chemische produkten waren toen bepaald verlieslatend geweest en dit woog dan ook zwaar door op de globaalcijfers.

Hoe de zeegoederentrafiek van de Oostendse handelshaven evolueerde sinds het recordjaar 1982 vernemen we in volgende tabel:

Jaar	Zeetrafiek	Evolutie
1982	1.911.910 t	+ 20,0 %
1983	1.689.915 t	- 11,6 %
1984	1.908.725 t	+ 13,0 %
1985	1.829.496 t	- 4,1 %
1986	1.757.379 t	- 3,9 %

Deze vrij afwisselende evolutie is typerend voor kleinere zeehavens waarvan de trafieken niet bepaald gediversifieerd zijn en bijgevolg bijzonder onderhevig zijn aan conjunctuurschommelingen. Herinneren wij eraan dat de Oostendse stadshaven hoofdzakelijk ro/ro-goederen, chemische produkten, bouwmaterialen en petroleumprodukten behandelt. Deze goederensoorten vertegenwoordigen immers 95 % van de totale overslag.

Wanneer we nu het zeegoederenverkeer van 1986 onderverdelen in aan- en afvoer, stellen we vast dat de ladingen liefst 80.000 ton verliezen (- 9,7 %) terwijl de lossingen slechts 6.200 ton inboeten (- 0,5 %). Qua absolute cijfers:

Oostende 1-12/1986	Absolute hoeveelheid	Evolutie 86/85
Aanvoer	1.150.628 t	- 0,5 %
Afvoer	606.751 t	- 9,7 %
Totaal	1.757.379 t	- 3,9 %

Specifiëren we dat voornoemde cijfers behaald werden in de drie dokken van de handelshaven onder stadsvoogdij. De Kanaaltrafiek van de pool RMT-Townsend/Thoresen komt derhalve hier niet ter sprake.

ALLEEN CHEMISCHE PRODUKTEN WINSTGEVEND BIJ AANVOER

Zo het aanvoerpakket omzeggens een status quo afdrukt, was dit te danken aan de verhoogde lossingen van chemische produkten, want bouwmaterialen en ro/ro-goederen waren verlieslatend terwijl ze petroleumprodukten stationair bleven. Inderdaad vermeerderden de chemicaliën bestemd voor het Oostendse UCB-bedrijf met 22.6000 ton, daar waar de zand- en grintsoorten gebaggerd in de zuidelijke Noordzee 32.400 ton verloren en de ro/ro-goederen van de Ramsgate-lijn 28.700 ton inboetten. Aldus samengevat:

Aanvoer 1-12/1986	Absolute hoeveelheid	Evolutie 86/85
Bouwmaterialen	445.661 t	- 6 %
Ro/ro-goed.	298.606 t	- 8 %
Chemische pr.	175.846 t	+ 17 %
Petroleumprod.	156.168 t	st.q.
Diverse	64.347 t	—
Totaal	1.150.628 t	- 0,5 %

De verminderde lossingen van bouwmaterialen gebeurden ten voordele van Nieuwpoort en Zeebrugge, want de bouwsector kende beslist een duidelijke relance in 1986. Het verlies aan ro/ro-vrachten op de Oostendse-Ramsgatelijn is te wijten aan oktoberstakingen en aan de overheveling van de Schiaffino-terminal naar de Diepwaterkaai van de voorhaven. De stationaire toestand in de aanvoer van petroleumprodukten bestemd door de visserijvloot en de lokale bedrijven ijst op de stabiliteit die vorig jaar einde energiesector heerste.

AFVOERPAKKET MET 65.500 TON OF 9,7 % REGRESSIEF

Het negatief groeiritmte voor het jaar 1986 was, zoals eerder gezegd, ook grootendeels te wijten aan het verminderd afvoerpakket. Inderdaad, met uitzondering van de houtsoorten, waren alle grote exporttrafieken verlieslatend. Aldus verloren de chemische produkten 13.600 ton, de veevoeder 30.900 ton en de ro/ro-goederen van de Schiaffino-lijn 25.000 ton. Bondig samengevat:

Afvoer 1-12/1986	Absolute hoeveelheid	Evolutie 86/85
Ro/ro-goed.	528.282 t	- 4 %
Chemische pr.	37.666 t	- 26 %
Veevoeder	20.024 t	- 60 %
Houtsoorten	14.249 t	+ 53 %
Diverse	6.530 t	—
Totaal	606.751 t	- 9,7 %

Vermelden we nog dat voormelde cijfers verwezenlijkt werden door 1.258 aanlegbeurten en/of afvaarten van koopvaardijships hetzij zowat 4 % minder dan in 1985. De gemiddelde unitaire tonnenmaat bedroeg 1.344 BRT.

Bondig samengevat was 1986 voor de Oostendse stadshaven gekenmerkt door de terugloop van de maritieme goederenafvoer. Op het vlak van de materiële realisaties vermelden we de ingebruikneming van de nieuwe Schiaffino-terminal aan de Diepwaterkaai de start van de werken voor de aanleg van een groots polyvalent overslagcentrum in de achterhaven. Aldus beoogt men de zeetrafieken meer te diversifiëren, iets wat de haven van de Ensorstad broodnodig heeft.

WAT DE RMT-HAVEN EN DE HANDELSDOKKEN ZOAL MEEMAAKTEN IN 1986 WORDT IN HUIDIGE BIJDRAGE BONDIG SAMENGEVAT

Voor de RMT-haven betekende 1986 de start van de samenwerking met Townsend-Thoresen voor het uitbaten van de Oostende-Doverlijn. Voor de handelsdokken onder stadsvoogdij stond het voorbij jaar voornamelijk in het teken van de modernisering van de infrastructuur, waaronder de aanleg van een nieuwe terminal voor de Schiaffino-lijn op Ramsgate. De RMT-perikelen bespreken we in een volgend artikel, terwijl hieronder de stadshaven aan bod komt.

Oosteroever van Houtdok wordt polyvalent overslagcentrum

Medio 1986 was het reeds duidelijk dat het zeegoederenverkeer van de handelshaven het boekjaar met rode cijfers zou afsluiten. Een nieuw beleid voor de relance en de diversificatie van de trafieken drong zich dan ook op. Het eerste initiatief terzake kwam van de groep Dens, die het plan opvatte om de oosteroever van het Houtdok tot polyvalent overslagcentrum voor trein/wegverkeer om te bouwen.

Zowat 11.000 m² loodsen worden er langsheen 260 meter kaai gebouwd. Het betreft een investering van 55 miljoen BF, die ongeveer 50.000 à 70.000 ton bijkomende trafiek zou moeten opleveren voor 1987. Het nieuwe overslagcentrum wordt in twee zones verdeeld. De eerste zone is langs de kaai gelegen en zal afgestemd worden op shortsea ro/ro-trafiek. De achterliggende zone fungeert dan als overslagcentrum voor trein- en wegverkeer van en naar Engeland, Italië, Oostenrijk en Polen.

Voor de Oostendse stadshaven zal de aanleg van dergelijk overslagcentrum ongetwijfeld bijdragen tot de heropleving van de commerciële zee-trafiek, die zich meer en meer toespitsen op de shortsea-verbindingen met Engeland. De aanpassings- en moderniseringswerken startten medio 1986, terwijl de eerste resultaten reeds volgend jaar zijn verwacht.

Structuurplan voor de renovatie van het hele havencomplex

Dit eerste initiatief voor de relance van het maritiem verkeer in de Oostendse handelshaven werd weldra gevolgd door het opstellen van een groots structuurplan voor de renovatie van het hele havencomplex. Ditmaal trad de GOM-West-Vlaanderen als promotor op, hierbij geholpen door het stadsbestuur, Openbare Werken en de RMT. Het ging dus om het inventariëren van de noodzakelijke renovatiewerken zoals de versterking van de kaaimuren, de heraanleg van de aanpalende terreinen, het verdiepen van de havengeul en de drie dokken van de stadshaven, en de aanpassing van de haveninfrastructuur aan nieuwe ro/ro-trafiek. Het groot probleem wordt beslist het verkrijgen van de nodige staatstoelagen hiertoe, want met de 20 miljoen BF die de Oostendse haven in 1986 toebedeeld word kon men enkel de onderhoudsbaggerwerken van de havengeul verzekeren.

Als kushaven ideaal gelegen ten opzichte van de zuidoostkust van Engeland past het inderdaad de Oostendse handelsdokken optimaal uit te rusten om hen een veel groter marktaandeel in de Kanaaltrafiek te bezorgen. Het ro/ro-verkeer is nog altijd in volle uitbreiding op de Kanaalroutes en deze gunstige trend moet de Oostendse haven beslist maximaal kunnen uitbaten.

Een nieuwe ro/ro-terminal voor de Schiaffino Ferries

Een derde initiatief in 1986 genomen ter modernisering van de handelshaven betreft de aanleg van een nieuwe ro/ro-terminal aan de Diepwaterkaai van de voorhaven. Deze kaai werd vóór enkele jaren volledig herbouwd om daarna door de Staat aan het stadsbestuur te worden overgedragen voor verdere uitbating.

Alzo kon er met de werken gestart worden voor de aanleg van een ro/ro-pontoon bestemd voor de Schiaffino Ferries die thans op Ramsgate opereren naar rato van drie dagelijkse diensten in beide richtingen.

De nieuwe ponton is van een type dat zich automatisch aanpast aan de getijden en derhalve geen elektromechanische uitrusting behoeft. De stand van de link-span ten opzichte van het scheepsdek wordt geregeld door een balastsysteem ingebouwd in de ponton. De link-span is 40m lang en 7m breed.

Twee rijstroken laten een gelijktijdig verloop toe van de laad- en losoperaties. De werken, ten bedrage van 80 miljoen BF, kwamen eind oktober 1986 klaar zodat de ro/ro-schepen van Schiaffino vanaf dan konden aanleggen aan de nieuwe terminal. Hiermede was voor de Franse rederij dan ook een einde gekomen aan het tijdrovend versassen van haar trailerschepen in de achterhaven.

Alhoewel de aanpalende parkeer ruimte van 11.000 m² slechts plaats biedt voor zowat 140 vrachtwagens en/of trailers is het evident dat de nieuwe terminal een snellere rotatie van de Schiaffino-schepen verzekert, wat beslist zal bijdragen tot de expansie van de ro/ro-trafiek op de Oostende-Ramsgatelijn.

Vergeten we niet dat deze veerdiensten voor zowat 50 % tussenbeide komen in het zeegoederenverkeer van de hele handelshaven.

Aldus stellen we vast dat het jaar 1986 voor Oostende volledig in het teken stond van de modernisering van zijn handelshaven met als doel er de zee-trafiek nieuw leven in te blazen en ze ook toe te spitsen op de ro/ro-veerdiensten tussen Engeland en het continent.

De R.M.T. in 1986

1986 WAS HET EERSTE JAAR VAN DE SAMENWERKING MET TOWNSEND-THORESEN VOOR HET UITBATEN VAN DE OOSTENDE-DOVERLIJN.

DIT WORDT U HIER IN EEN NOTEDOP VERTELD.

Het begon zoals een sprookje

Op 1 januari 1986 verloor de RMT haar autonomie en ging scheep met de privé-rederij Townsend-Thoresen van de groep European Ferries. Van 1971 af had de RMT een Sealink-pool gevormd met de Britse spoorwegen met als verdeelsleutel 85/15 voor wat de inkomsten betreft. Daar de Britten hun winstaandeel tot 50 % wilden opvoeren, werd de pool opgedoekt en koos de RMT een nieuwe partner voor een periode van 5 jaar met opzegtermijn van 16 maanden.

Overeengekomen werd, de samenwerking met Townsend-Thoresen te verzekeren op het vlak van het passagiers- en vrachtverkeer. Promotie, reservaties, tarieven en transport zouden gemeenschappelijk beheerd worden en de inkomsten ervan verdeeld rato van 63 % voor Townsend en 37 % voor de RMT. Ook de opbrengsten van de restaurants en de taksvrije winkelen zouden volgens deze verhouding verdeeld worden.

Bij deze nieuwe poolvorming verklaarde Verkeersminister De Croo dat de keuze van de nieuwe partner uitstekend was en het de bedoeling was de terwerkstelling bij de RMT te verzekeren en er de financiële toestand drastisch te saneren. Zowat 348 bijkomende overtochten waren gepland voor 1986, waardoor de RMT haar trafiekaandeel gevoelig zou verhogen. Aldus zou de financiële balans niet langer met rode cijfers afsluiten en een bonus van 400 miljoen BF werd reeds in het vooruitzicht gesteld. Het begon waarachtig zoals in een kindersprookje.

De eerste problemen met Sealink

Vrij spoedig doken echter de eerste problemen op. Zo ging Sealink/British Ferries onmiddellijk de nieuwe poolvorming boycotten. De voormalige RMT-partner is immers eigenaar van een gedeelte van de Western Dockx in Dover, waar de ferries van de RMT aanleggen om er de treinreizigers in te schepen en af te zetten. Sealink wou deze ferries uit zijn aanlegposten weren daar Oostende niet langer bereid was hen de RMT-terminals ter beschikking te stellen. Ook Zeebrugge was daar niet grappig voor.

De dreiging ging zó ver dat de Britse minister voor Transport overwoog de toegang tot alle havens van de Engelse

zuidkust aan de RMT-schepen te verbieden. Hierbij werd artikel 14 van de Merchant Shipping Act ingeroepen onder voorwendsel dat de Britse belangen door België bedreigd werden. Pas in april werd het geschil bijgelegd. Op advies van de Britse redersvereniging, de GCBS, werd voornamelijk de wet niet toegepast gezien op de Kanaaldiensten tussen België en Groot-Brittannië ruim 75 % van de ferries onder Britse vlag varen. Van een commerciële boycot kon derhalve moeilijk sprake zijn zodat de RMT-ferries verder mochten aanleggen in de Western Docks mits financiële compensaties aan Sealink. Het gevaar was geweken, maar nieuwe moeilijkheden gingen weldra opduiken...

De RMT in nauwe schoentjes

Ondanks het invoeren van promotionele tarieven op de Oostende-Doverlijn bleek vrij spoedig dat de pool RMT-Townsend/Thoresen een belangrijk trafiekverlies leed. Bij de publikatie van de eerste trimestriële balans was het duidelijk dat zowel het passagiers- als het vrachtverkeer achteruitboorde. De halfjaarlijkse cijfers waren nog slechter en na afloop van de eerste negen maanden bedroeg de terugloop zowat 700.000 passagiers, 30.000 voertuigen-eenheden en 20.000 vrachtwagens en/of trailers t.o.v. 1985. Procentueel uitgedrukt kan de achteruitgang als volgt samengevat worden:

Evolutie	Passagiers	Vracht
1-3/1986	- 18 %	- 7,5 %
1-6/1986	- 26 %	- 12,5 %
1-9/1986	- 21 %	- 17,2 %

Het sprookje was uit. Het marktaandeel van de RMT in de Kanaaltrafiek slook zienderogen, wat ook zware financiële problemen met zich meebracht. En toch durfde minister De Croo in september beweren dat de pool RMT een goede zaak bleef.

Begrijpe wie kan...

Wat brengt de samenwerking met P & O?

De oorzaken van deze terugloop waren voldoende duidelijk: de verbeterde concurrentie van de Franse Kanaalhavens, het succes van de chartervluchten naar Spanje bij het Engelse cliënteel, en vooral trafiekverschuivingen ingevolge de wisseling van partner. Met andere woorden trok zowel Sealink/British Ferries als Townsend-Thoresen het laken naar zich toe.

Hoe de RMT uit haar netelige positie zou geraken wist niemand. In november verklaarde minister De Croo dat er geen jumbo-ferries kwamen, dat de jetfoils zouden verkocht worden en hij verder drastisch ging besnoeien op financieel vlak. De klap op de vuurpijl kwam begin december: de P & O-groep neemt European Ferries over, waaronder de rederij Townsend-Thoresen en wordt aldus in 1987 de nieuwe partner van de RMT. Door het samengaan van P & O en European Ferries zal voortaan 54 % van de passagierstrafiek en 52 % van het vrachtverkeer op de Kanaaldiensten door de nieuwe groep verzekerd worden. Als concurrerende lijnen voor Oostende citeren we Zeebrugge-Dover/Felixstowe/Hull en Dover-Calais/Boulogne.

Zal de RMT nu het kind van de rekening worden. Riskeert ze nog erger benadeeld te worden dan dit het geval was tijdens haar poolvorming met Townsend-Thoresen? Is het ogenblik niet aangebroken om opnieuw autonoom te gaan opereren, een efficiënt beleid te voeren en naar nieuwe bestemmingen op de zuid-oostkust van Engeland te zoeken? Kan de RMT dat alles aan met haar beperkte maritieme en financiële middelen? Qua vadis, RMT?

NIEUWE TRAFIEKEN BROODNODIG VOOR OOSTENDSE HANDELSHAVEN

Dat de Oostendse handelshaven nood heeft aan nieuwe trafieken wordt door de recente statistieken op afdoende wijze bewezen. Inderdaad blijft het afvoerpakket al maar slinken, terwijl het Kanaalverkeer van de Schiaffino Ferries thans lichtjes terugloopt.

Wat, via de drie dokken van de stadshaven wordt afgevoerd is trouwens weinig gediversifieerd. In hoofdzaak zijn dat ro/ro-goederen, chemische produkten en veevoeder. De vroeger belangrijke trafieken van vee en houtsoorten zijn thans tot een minimum herleid. Landbouwprodukten en schroot worden al lang niet meer afgevoerd.

Daarbij komt nog dat de ladingen van de drie grote afvoertrafieken al maar slinken. Vergeleken bij de overeenstemmende periode van 1985, bedroeg het verlies tijdens de eerste negen maanden van huidig jaar zowat 10.800 ton bij de veevoeder, 14.000 ton bij de chemische produkten en 3.900 ton bij de ro/ro-goederen van de Schiaffino Ferries.

Met de kleinere trafieken van hout, vee en grintsoorten beliep de globale minwaarde ongeveer 27.000 ton of 5,3 % tijdens de beschouwde drie kwartalen. Niet zo onverwacht is de terugloop genoteerd bij de ro/ro-ladingen van de Schiaffino-lijn op Ramsgate, maar hieromtrent geven we straks meer uitleg. Voor wat de absolute waarden van het afvoerpakket betreft brengen wij thans volgend overzicht:

Afvoer	Absolute waarde	Evolutie 86/85
1-9/1986		
Ro/ro goed.	412.882 t	- 1 %
Chemische pr.	26.306 t	- 35 %
Veevoeder	18.078 t	- 37 %
Diverse	12.559 t	—
Totaal	469.825 t	- 5,3 %

De ladingen van de Schiaffino Ferries zijn dus verminderd en dit is ook zo voor de lossingen. Deze Kanaaldiensten hebben immers veel de verduren van andere shortsea-operators die thans vrij goedkopere voorwaarden kunnen bieden. Bovendien worden de meeste inkomsten van de rederij in Engelse pounds uitbetaald, hetgeen de laatste tijd niet bepaald voordelig is gelet op de dalende koers van deze munt.

Ook op sociaal vlak verkeert de rederij in moeilijkheden. Het varend personeel van de «Rose Schiaffino» en de «Catherine Schiaffino», die de dagelijkse verbinding Oostende-Ramsgate verzekeren, legde onlangs het werk neer met voorgevolg dat de frequentie van de dienst voorlopig verminderd moest worden.

Dit alles noopte de Schiaffino-rederij saneringsmaatregelen te treffen op het vlak van de exploitatiekosten. De financiële rendabiliteit van de Oostende-Ramsgatelijn moet onverwijd opgevoerd worden en dit probleem zal dan ook zijn beslag krijgen in het kader van de ingebruikneming van de nieuwe Kanaal-terminal gelegen aan de Diepwaterkaai van de Oostendse voorhaven. Op 14 oktober jongstleden werd de terminal overgedragen aan het departement van Openbare Werken en bij aanneming kreeg het Oostendse stadsbestuur het exploitatierecht van. Gecharterde trailerschepen van Schiaffino zijn dan ook verleden week aan de nieuwe terminal komen aanleggen, in afwachting dat het sociaal conflict opgelost is.

Nu zou die aanlegplaats, alhoewel ze in rechtstreekse verbinding met de zee staat, niet de optimale voordelen bieden. Slechts 11.000 m² parkeerterrein is er voorhanden,

net goed voor zowat 150 trailers. Gezien elk trailership 52 trailers en/of vrachtwagens kan inschepen, is een vervuiming van de bestaande parkeerplaats een absolute noodzaak. Intussen lijkt het geen twijfel dat de nieuwe terminal een betere rotatie van de bestaande diensten zal verzekeren en aldus zal bijdragen tot een hoger rendement van de lijn.

Dit rendement, we zeiden het daarnet, vertoonde een neerwaartse trend na afloop van de eerste drie kwartalen van huidig jaar. Bij afvoer was dit zowat 3.900 ton (- 1 %) en bij aanvoer ongeveer 8.000 ton (- 2 %). Het Kanaalverkeer van de Schiaffino Ferries verkeert blijkbaar in een kritische fase, maar de verhuis van de achterhaven naar de Diepwaterkaai zal hierin wellicht verbetering brengen, samen met de geplande reorganisatie op intern vlak.

Naast de relance van het ro-ro-verkeer in de handelshaven is er ook het probleem van de diversificatie van de zee-trafficen. Oostende heeft inderdaad nood aan nieuwe trafficen, maar hiervoor moet vooreerst aan een grondige modernisatie van de haveninrichtingen gedacht worden. Dit wordt dan ook het onderwerp van een volgende bijdrage.

EERSTE SEMESTRIELE BALANS RMT-TOWNSEND IN HET ROOD

Sedert 1 januari 1986 werkt de Regie voor Maritiem Transport samen met Townsend-Thoresen op de Oostende-Doverlijn. De eerste halfjaarlijkse balans van de nieuwe pool wordt jammer genoeg in het rood afgedrukt want zowel passagiers- als vrachtrafiek lijden belangrijk verlies t.o.v. het overeenstemmend semester van vorig jaar.

Toen ging de RMT nog scheeps met Sealink UK voor het uitbaten van de veerdiensten op Dover. Eind 1985 gingen beide rederijen uit elkaar en koos de RMT een nieuwe partner, met name Townsend-Thoresen. Bedoeling was o.m. de verdere financiële sanering van de Regie en de relance van het achteruitboerend toeristisch verkeer te activeren.

De RMT was met deze gedeeltelijke privatisering op nieuwe (vaar)wegen gezet en het succes van de onderneming zou niet lang op zich wachten. Men had zich evenwel deernlijk vergist. De eerste trimestriële balans 1986 bracht inderdaad een eerste ontgoocheling: - 18 % voor de passagierstrafiek en - 7,5 % voor het vrachtverkeer.

Bij de publicatie van de halfjaarlijkse cijfers werd de desillusie nog groter: - 26,5 % qua toeristisch verkeer en - 12,5 % qua commerciële vrachtrafiek. Nog nooit in het verleden was de terugloop op zo'n korte periode zó groot geweest. Wat was er gebeurd? We maken onmiddellijk een onderscheid tussen het toeristische en het commerciële vrachtverkeer.

Globaal Belgisch marktaanbod gevoelig verminderd in 1986

Qua toeristische trafiek is het duidelijk dat het Belgische marktaanbod in het globale Kanaalverkeer bijzonder sterk geslonken is in 1986. Wat over België transiteert tussen Engeland en het continent is inderdaad met 16 % teruggelopen tijdens het voorbije semester. Voor de Zeebrugse haven is dit 13 % in het bijzonder en voor Oostende zowat 11 %. Dit verklaart in hoofdzaak waarom de cijfers van de RMT-trafiek thans zó laag liggen qua vervoerde passagiers en begeleide voertuigen.

Het geslonken marktaandeel van de Belgische Kanaalhavens heeft twee oorzaken. Vooreerst de verbeterde concurrentie van de Franse veerhavens Duinkerken, Calais en Boulogne die er niet voor terugdeinzen uiterst lage tarieven toe te passen om de cliënteel naar zich toe te trekken. Zo bijvoorbeeld ging Calais niet minder dan 3.757.864 passagiers op de Engelse vaarroutes boeken tijdens het voorbije halfjaar, wat liefst 15,7 % meer was dan in 1985.

Als tweede oorzaak citeren we de concurrentie van de fel toegenomen luchttrafiek tussen Groot-Brittannië en de zuidelijke landen. Met de gedaalde olieprijs zijn de chartervluchten naar het zonnige Spanje thans bijzonder in trek bij de Britten en als men weet dat circa 80 % van de RMT-clienteel Brits is, heeft men dan ook een verklaring voor de vrij lage resultaten van het voorbije semester.

Zo is het aantal passagiers op de Oostende-Doverlijn in globo met 266.351 eenheden of 26,5 % teruggelopen tijdens de eerste zes maanden 1986, dit vergeleken bij de overeenstemmende periode van vorig jaar. De transit naar het continent toe is uiteraard het grootst:

Passagiers 1-6/1986	Aantal	Evolutie 86/85
In	377.131	- 27,5 %
Uit	362.043	- 25,2 %
Totaal	739.174	- 26,5 %

De jetfoiltrafiek in het bijzonder ondergaat praktisch dezelfde achteruitgang: 27.704 passagiers of 21,9 % minder dan in 1985, praktisch gelijkmatig verdeeld over afvaart en aankomst aan de RMT-terminals:

Jetfoiltraf. 1-6/1986	Aantal passagiers	Evolutie 86/85
In	48.869	- 22,0 %
Uit	48.779	- 21,7 %
Totaal	97.648	- 21,9 %

Qua begeleide voertuigenverkeer is de terugloop minder scherp afgetekend, maar hier zijn de cijfers ook in «eenheden» uitgedrukt. In globo beloopt de regressie 16.822 eenheden of 15,2 % t.o.v. vorig jaar:

Voertuigentraf. 1-6/1986	Eenheden	Evolutie 86/85
In	45.175	- 16,0 %
Uit	47.945	- 14,5 %
Totaal	93.120	- 15,2 %

RMT-vrachtrafiek benadeligd t.o.v. de andere Kanaalhavens

Eigenaardig genoeg ging ook de RMT-vrachtrafiek gevoelig achteruit tijdens het voorbije halfjaar: 8.640 vrachtwagens of 12,5 % minder in vergelijking met 1985. Inderdaad, overall elders ging deze trafiek fors vooruit. Ter illustratie: + 11,8 % te Dover, + 11,4 % te Calais, + 26,1 % te Duinkerke, + 14,3 % te Zeebrugge en + 4 % voor de Schiaffino Ferries van de Oostendse handelshaven. Het is duidelijk dat de huidige RMT-partner zijn eigen vrachtrafiek vanuit de andere Europese Kanaalhavens bevoordelt ten nadele van Oostende en dit geldt ook — alhoewel in mindere mate — voor het toeristisch ferryverkeer van de Ensorstad:

Vrachtrafiek 1-6/1986	Aantal vrachtwagens	Evolutie 86/85
In	30.134	- 6,7 %
Uit	30.234	- 14,2 %
Totaal	60.368	- 12,5 %

Kortom, vrij slechte cijfers voor de gehele RMT-trafiek, welke wijzen op een versnelde vermindering van haar marktaandeel op de Kanaalroutes. Het ferryverkeer tussen Engeland en het continent blijft evenwel in volle expansie. De halfjaarlijkse cijfers voor Dover, de transithaven bij uitsteking, liegen er niet om: zowat + 10 % qua passagiers en + 12 % qua vrachtverkeer. Wie zei dat de pool RMT-Townsend te Oostnede nieuw leven zou brengen?

LE PORT DE GAND EN 1986

Si le trafic maritime de marchandises a baissé de 9,5 % au port de Gand pendant l'exercice 1986, c'est que la conjoncture économique dans les secteurs agricoles et énergétique ne lui a guère été favorable. En effet, la perte enregistrée touche essentiellement les cargaisons de céréales et de combustibles solides.

Il s'en suit qu'aussi bien le volume des importations que celui des exportations affiche une régression plus ou moins importante. C'est ainsi que les arrivages perdent quelque 800.000 tonnes en tout (- 4,0 %), tandis que les sorties chutent de 1,75 mio de tonnes (- 25,4 %) ce qui est une perte assez considérable. En résumé:

Gand 1-12/1986	Quantité absolue	Evolution 1986/85
Importations	18.975.000 t	- 4,0 %
Exportations	5.150.000 t	- 25,4 %
Total	24.125.000 t	- 9,5 %

Céréales et produits pétroliers en baisse à l'entrée

Aux importations, ce sont surtout les céréales et ses dérivés qui chutent sensiblement, soit de quelque 400.000 tonnes. Le recul des produits agricoles est d'ailleurs un fait commun aux grands ports européens. Les trafics de céréales ont d'une part été influencés par l'attitude de l'U.R.S.S. qui s'est montré très réticente sur le marché mondial. D'autre part, le récolte française a diminué de quelque 12 % et la politique de la C.E.E. en matière agricole a été assez restrictive en 1986.

Quant aux autres grands trafics d'importation, on note une baisse plus ou moins importante aux produits pétroliers (- 234.000 t) et aux produits alimentaires (- 85.000 t) tandis que les combustibles solides et les minéraux affichent un status quo par rapport à 1985. Mentionnons tout spécialement les arrivages sensiblement augmentés de jus de fruits congelés et surgelés. Ils atteignent plus de 100.000 tonnes et font ainsi de Gand le premier port européen pour l'importation de ces produits.

Importations 1-12/1986	Quantité absolue	Evolution 86/85
Minéraux	5.250.000 t	st.q.
Pr. pétroliers	3.065.000 t	- 7 %
Pr. alimentaires	2.915.000 t	- 3 %
Combustibles sol.	2.610.000 t	+ 1 %
Pr. agricoles	2.335.000 t	- 14 %

Notons que ce bilan a été réalisé par 4.470 navires marchands d'une jauge brute globale de 21 mio de tonnes. Comparé à l'exercice précédent, il s'agit là d'une diminution respective de 6 % et 8 %.

Les combustibles solides chutent de 1.323 mio de tonnes à la sortie

Passons à l'analyse des exportations qui, notons - le d'emblée, ont régressé dans la plupart des ports européens

au cours de l'année 1986. En ce qui concerne Gand, ce recul est particulièrement prononcé et il se chiffre globalement à 25,4 %, soit quelque 1,754 mio de tonnes.

A l'exception des produits pétroliers qui gagnent 434.000 t., tous les autres trafics d'exportation du port de Gand chutent sensiblement. C'est ainsi que les produits agricoles perdent 290.000 t., les produits métallurgiques 180.000 t. et les combustibles solides 1,323 mio de t. Le recul considérable de ces combustibles doit être imputé à la stabilisation des prix énergétiques en général.

Exportations 1-12/1986	Quantité absolue	Evolution 86/85
Pr. agricoles	1.485.000 t	- 16 %
Pr. métallurgiques	1.270.000 t	- 12 %
Pr. pétroliers	730.000 t	+ 145 %
Pr. alimentaires	450.000 t	- 21 %
Combustibles sol.	320.000 t	- 82 %

En conclusion, une année 1986 quelque peu régressive pour le port de Gand, essentiellement caractérisée par un important recul des trafics de céréales et de combustibles solides. Il s'agit là d'un phénomène commun aux grands ports européens mais qui s'est répercuté plus fortement au port de Gand.

DE HAVEN VAN NIEUWPOORT IN 1986

Nieuwpoort, gelegen aan de IJzermonding, is niet enkel een bloeiende jachthaven met Europese faam. Ook als visserijhaven is het van oudsher gekend en sedert een tiental jaren is het zelfs uitgegroeid tot handelshaven, al blijft het zeegoederenverkeer er beperkt tot de aanvoer van zand- en grintsoorten bestemd voor de bouwsector.

Deze trafiek is er vrij bescheiden in omvang. Voor 1986 beliep de balans immers slechts 449.027 ton in globo. Dit was zowat 80.000 ton of 21,5 % meer dan het jaar voorheen. De aanvoer van zandwinningsproducten is bijzonder onderhevig aan de conjunctuurschommelingen en daarom ook varieert het aanvoerpakket van jaar tot jaar. In 1986 kende de bouwsector een zekere heropflakking zodat de vraag naar zand- en grintsoorten gestadig steeg. Voor de laatste 4 jaar luidt de balans als volgt:

Jaar	Hoeveelheid	Jaarevolutie
1983	333.766 t	St.q.
1984	265.978 t	- 20 %
1985	369.119 t	+ 47 %
1986	449.027 t	+ 21 %

De jaarbalans 1986 was het resultaat van 437 aanlegbeurten van grintzuigers aan de terminal van de Nieuwpoortse Handelsmaatschappij. Dit waren 71 schepen of 19 % meer dan in 1985. Deze zandwinningstrafiek startte in de zeventiger jaren aan de rudimentaire terminal gelegen op de rechteroever van de havengeul rechtover de vismijn. De bouwmaterialen worden gebaggerd in de zuidelijke Noordzee en vanuit Nieuwpoort per vrachtwagen afgevoerd naar het onmiddellijke hinterland zoals dit trouwens ook te Oostende en te Zeebrugge het geval is. Zo de balans van het Nieuwpoortse zeegoederenverkeer vrij bescheiden blijft, is dit te wijten aan de rudimentaire infra- en superstructuur van de handelshaven. Bij gebrek aan voldoende diepte zijn de grintzuigers zelfs verplicht rond hoogwater aan te lopen.

Vissershaven verhandelde 1.345 ton vis voor een globale waarde van 113 mln BF

In de Nieuwpoortse vissershaven werd in 1986 omzeggens dezelfde omzetcijfers bereikt als die van het vorige dienstjaar.

Ze noteert men een aanvoertoeename van slechts 62 ton vis of 4,8 % op een globaalcijfer van 1.345 ton. De gecumuleerde besomming verminderde met 285.000 BF of 0,2 % en bedroeg 113,25 miljoen BF. In 1985 beliep het groeirijtmе ervan 16 % en in 1985 was dat 17 %.

De licht verminderde aanvoerhoeveelheid was uitsluitend aan de grotere vangsten van bodemvis te danken (+ 5,8 %) want het gulzeizoen was bijzonder renderend. De garnaalaanvoer daalde met 53 % zodat de gemiddelde prijs ervan tot liefst 142 BF/kg steeg. Ook het haringseizoen was een echte tegenvaller en beslist onrendabel voor de kleine Nieuwpoortse vaartuigen. Er kwam amper 2.118 kg haring op de markt voor een waarde van slechts 38.350 BF. Ter vervanging van het haringseizoen wordt dan ook meer de gulvisserij in span beoefend. Vermelden we tenslotte dat het aanhoudende stormweer tijdens de herfstmaanden veel vissersvaartuigen verhinderde hun activiteiten uit te oefenen. Voor samenvatting:

Nieuwpoort 1-12/1986	Aanvoer in ton	Waarde in 1.000 BF
Bodemvis	1.331 (+ 5,8 %)	111.504 (+ 1,0 %)
Garnaal	12 (- 53,4 %)	1.711 % - 46,0 %)
Haring	2 (- 24,2 %)	38 (- 9,9 %)
Totaal	1.345 (+ 4,8 %)	113.253 (- 0,2 %)

Qua vlootbestand verloor Nieuwpoort 3 schepen in 1986, terwijl 5 nieuwe eenheden in de vaart kwamen. Aldus telde de vissersvloot er 32 vaartuigen in totaal. Onder de verliezen vermelden we de «N 512-Ingrid», die op 21/8/86 in de Bristolbaai verging en hierbij drie bemanningsleden verloor. Met de nieuwkomers zien we de Nieuwpoortse vloot zich verder moderniseren en zich ook specialiseren in de kust- en middenslagvisserij. Voor 1987 rekent men op een viertal nieuwe reders in de IJzerstad.

Tot slot van ons jaaroverzicht geven wij de evolutie van aanvoer en besommingen sinds 1979 geboek in de Nieuwpoortse vismijn. We bemerken onmiddellijk dat de aanvoer praktisch gehalveerd werd op 6 jaar tijd, maar dat de commerciële opbrengst sinds 1983 vooruitgang boekt. Onthouden we tenslotte dat 1985 het recordjaar was qua besommingen:

Jaar	Aanvoer	Besomming
1979	2.677 t	103,9 mln BF
1980	2.389 t	101,5 mln BF
1981	2.371 t	98,8 mln BF
1982	1.469 t	81,2 mln BF
1983	1.253 t	83,2 mln BF
1984	1.543 t	89,0 mln BF
1985	1.283 t	113,5 mln BF
1986	1.345 t	113,2 mln BF

BALANS 1986 VAN BELGISCHE VISSERIJVLOOT

Zowel qua aanvoerhoeveelheid als wat betreft de geboekte besomming bleef Zeebrugge 's lands grootste vissershaven in 1986. Andermaal werd hierbij een recordopbrengst in de stedelijke vismijn genoteerd, terwijl voor de drie kusthavens samen de kaap der 3 miljard BF werd overschreden qua bruto-opbrengst.

Deze opbrengst beliep immers 1.818 miljoen BF in globa voor Zeebrugge. Dit was 9,7 % meer dan in 1985 en te danken aan de hogere prijzen voor de vis alsmede aan de grotere aanvoer van dure vissoorten zoals tong, tarbot en zeeduivel.

Er werd in Zeebrugge echter 9,1 % minder aangevoerd voor een totaal van 16.246 ton. Vanaf 1981 nam de aanvoer ieder jaar toe, maar in 1986 viel het aanvoerpeil terug op dat van 1982. De verminderde aanlandingen waren te wijten aan de opgelegde beperkingen van het aantal zeedagen alsook aan de fel gedaalde aanvoer van schol. De quotaregeling heeft blijkbaar nadelige gevolgen gehad voor Zeebrugge, wat trouwens ook geldt voor Oostende en in mindere mate voor Nieuwpoort.

Slechte haringseizoenen voor Oostendse vissersvaartuigen

Te Oostende was de aanvoer van visprodukten in 1986 bepaald regressief: ruim 2 miljoen kg minder dan het jaar voorheen.

Dit betekende een globale aanvoer van slechts 15.138 ton voor een waarde van 1.215 miljoen BF. Dit laatste cijfer ligt evenwel 98 mln BF (+ 9,6 %) hoger dan dat van 1985. Aldus werd de trend van de laatste jaren voortgezet, met name een toenemende besomming bij een dalende aanvoerhoeveelheid.

Voor 1986 was de mindere aanvoer in de Oostendse vismijn hoofdzakelijk te wijten aan het slechte haringseizoen. Slechts 411 ton haring werd in de vismijn aldaar aangevoerd tegenover 3.450 ton in 1985. Dit betekent een terugloop met eventjes 88 %. Daartegenover werd zowat 6 % meer rondvis aangevoerd.

Over nu naar Nieuwpoort, 's lands kleinste vissershaven. Vorig jaar werd aldaar een besomming gehaald van 113 miljoen BF (- 0,2 %) voor een aanvoer van 1.345 ton (+ 4,8 %). Hiermede was het de enige haven die een mindere verkoopprijs boekte. Ook hier was het haringseizoen bepaald verlieslatend (- 24 %), wat eveneens gold voor de garnaalvisserij (- 53 %).

Gecumuleerde besomming overschrijdt de 3 miljard BF in 's lands vismijnen

Aan de hand van voornoemde cijfers ons bezorgd door de respectievelijke vismijndirecties is het ons mogelijk de eindbalans op te maken voor 1986. Wat betreft de aanvoer van Belgische vaartuigen in eigen havens noteert men een verlies van 1.566 ton (- 4,6 %) op een globale hoeveelheid van 32.729 ton. Het hoofdaandeel van die produktiedaling is toe te schrijven aan de teloorgang van de haringvisserij:

Aanvoer 1-12/1986	In 1.000 kg	Evolutie 86/85
Zeebrugge	16.246	- 9,1 %
Oostende	15.138	- 12,4 %
Nieuwpoort	1.345	+ 4,8 %
Totaal	32.729	- 4,6 %

Ondanks de produktiedaling was er ruimte voor een besommingstoeename met 202 miljoen BF (+ 7 %) dank zij een evolutie van het vangstassortiment naar duurdere soorten, gepaard gaande met een algemene prijsstijging. Al-

dus werd voor het eerst de kaap der 3 miljard BF overschreden. Rekening gehouden met een monetaire inflatieritme van amper 0,6 % is dit beslist een vrij gunstig resultaat voor de Belgische zeevisserij, temeer daar de gasolieprijzen voor schepen met zowat 55 % daalde tot gemiddeld 6,3 BF/liter. Qua samenvatting van de bruto-opbrengst:

Besommingen 1-12/1986	In mln BF	Evolutie 86/85
Zeebrugge	1.818	+ 9,7 %
Oostende	1.215	+ 9,6 %
Nieuwpoort	113	- 0,2 %
Totaal	3.146	+ 7,0 %

RADIOSCOPIE BELGISCHE ZEEVISSERIJ 1986

Ondanks een vermindering met 5% van de aanvoer in eigen havens was 1986 beslist een gunstig jaar voor de Belgische zeevisserijvloot. Haar economische rendabiliteit boekte inderdaad een flinke stijging, want de gecumuleerde besommingen groeiden met zowat 7% aan t.o.v. het vorige jaar en de brandstofkosten daalden met liefst 55%.

De sterke daling van de aanvoerhoeveelheid heeft diverse oorzaken. Ze is vooreerst toe te schrijven aan de geringe belangstelling voor de haringvisserij. Deze is inderdaad met zowat 80% gedaald in 1986. Daartegenover boekte de tong recordvangsten in het begin van het jaar en in de herfstperiode ging de kabeljauwaanvoer fors vooruit. De tongvisserij is van primordiaal belang voor de Belgische zeevisserij want ze bepaalt in sterke mate de omvang van de globale besomming. Ingevolge de aanhoudende vraag naar deze vissoort steeg ook de gemiddelde prijs ervan en dit droeg ontegensprekelijk bij tot het hoge besommingscijfer van 3.010 miljard BF behaald in 1986.

Een tweede oorzaak voor de gedaalde aanvoer ligt aan de strengere quotaregeling. Voor het eerst immers in onze visserijsector werd in de zomerperiode van 1986 een aantal visgronden tijdelijk gesloten voor bepaalde vissoorten en bepaalde visserijtechnieken zoals de boomkorvisserij. Dit leidde tot een inkrimping van het aantal zeedagen, maar dank zij een voortdurend overleg tussen Overheid en Rederscentrale kon bekomen worden dat zowel de kleine kustvisserij als de hoogzeetreibers tot op het einde van het jaar actief bleven.

Modernisering van de vloot aangepast aan vangstmogelijkheden

Qua vlootbeleid stond 1986 in het teken van het streven naar een noodzakelijk evenwicht tussen de Vlootcapaciteit en de ons toegekende vangstquota. België is immers gebonden aan bepaalde richtlijnen die dit evenwicht op Europees vlak moet verzekeren. Zonder daarom de concurrentiekracht van onze visserijsector aan te tasten, moet dan ook beperkingen opgelegd worden inzake nieuwbouw. Zowel kwantitatief als kwalitatief - aantal, tonnenmaat en drijfvermogen - diende de vloot binnen de perken van de vangstmogelijkheden te blijven ten einde de rendabiliteit van het bedrijf te vrijwaren.

Dit belette niet verder te ijveren voor de noodzakelijke modernisering van de vloot, o.m. in het raam van de wet van 23 augustus 1948 en door toekenning van beëindigingspremies. Aldus werden in 1986 niet minder dan 13 nieuwe eenheden aan de vloot toegevoegd, terwijl 12 oude vaartuigen uit de vaart gingen. Dit betekent dat tussen 1981 en 1986 zowat 25% van de Belgische vissersvloot vernieuwd werd. In die periode besteedde de provincie West-Vlaanderen hieraan 120 miljoen BF premies, exclusief de nationale en EG-toelagen.

Naast deze positieve kanten beleefde het visserijbedrijf ook slechte ogenblikken in 1986. Met het vergaan van de «N 512-Ingrid» lieten opnieuw enkele van onze vissers het leven tijdens het vervullen van hun hard laabeur. Er kwam ook de invoering van de militaire dienstplicht voor vissers. De geplande moderniseringswerken aan de Oostendse vismijn lieten andermaal op zich wachten. De Nederlandse vissers bleven onze kustwateren leegvissen bij gebrek aan adequate controlemiddelen van Belgische zijde.

Globaal bekeken was 1986 voor reders en vissers beslist geen slecht jaar. Ondanks de verminderde aanlandingen steeg de commerciële rendabiliteit in gevoelige mate. De gecumuleerde aanvoerwaarde in de drie vismijnen van het land groeide immers met zowat 7% bij een monetaire inflatievoet van amper 0,59%.

De exploitatiekosten verminderden want de gasolieprijzen daalden met liefst 55% om zich rond de 6,30 BF/liter te stabiliseren.

Tot slot van deze vlugge terugblik op het jaar 1986 brengen wij hieronder de voorlopige cijfers qua behaalde resultaten:

Zeevisserij 1-12/1986	Absolute cijfers	Evolutie 1986/85
Aanvoerhoeveelheid	32.729 ton	- 5%
Aanvoerwaarde	3,146 miljard BF	+ 7%

EVOLUTIE SCHEEPVAARTVERKEER OP BRUSSELS ZEEKANAAL 1ste SEMESTER 1986

Tijdens het eerste kwartaal 1986 was de binnenscheepvaarttrafiek op het Brusselse zeekanaal lichtjes teruggelopen. Na afloop van het voorbije semester noteert men evenwel een trafiektoename van 4,2 % vergeleken bij het overeenstemmend halfjaar van 1985. Het zeegoederenverkeer blijft evenwel met zowat 11 % regressief.

Reeds vorig jaar was de maritieme eindbalans met 1,2 % teruglopend en na afloop van het eerste trimester 1986 beliepe de achterstand reeds 9 %. Thans is het verlies tot 11 % opgelopen, hetzij zowat 51.000 ton goederen minder dan tijdens het eerste semester van vorig jaar.

Net als in 1985 blijft de aanvoer per zeeschip winst halen, terwijl de afvoer achteruitboert. Thans is dit respectievelijk + 3,2 % (7.000 t) en - 23,1 % (- 58.000 t). Bij aanvoer zijn bouwmaterialen en steengroevenprodukten immers bepaald expansief, maar bij afvoer verliezen metaalprodukten, vaste brandstoffen en chemische produkten veel van hun ladingen.

Kortom is de evolutie van het zeegoederenverkeer op het Brussels zeekanaal bepaald onderhevig aan de heersende laagconjunctuur in de sectoren van de metaalnijverheid en de chemische industrie. Aldus gaat het globale afvoerpakket ook in absolute waarde geleidelijk achteruit t.o.v. het importvolume:

Zeeverkeer 1-6/1986	Absolute waarde	Evolutie 86/85
Aanvoer	216.359 t	+ 3,2 %
Afvoer	189.698 t	- 23,1 %
Totaal	406.057 t	- 11,0 %

Noteren we nog dat voormelde balans verwezenlijkt werd door 243 aanlegbeurten en 244 afvaarten van koopvaardischepen, hetzij 24 % minder dan in 1985. De vijf vlaggen die in de Brusselse haven het talrijkst vertegenwoordigd waren, zijn in volgorde Engeland, de DBR, Nederland, Denemarken en Noorwegen. Samen globaliseren ze 72 % van alle aanlegbeurten.

afvoerpakket ook bij binnenscheepsvaart bepaald regressief

Qua binnenscheepvaarttrafiek had men voor 1985 een groeivoet van 2,9 % afgedrukt. Voor de halfjaarlijkse balans 1986 luidt de bonus 4,2 % of 202.000 ton. Ook hier wordt gelijke tred gehouden met de evolutie van de maritieme trafiek in die zin dat de aanvoer winst boekt terwijl de afvoer verlieslatend is. Aldus samengevat:

Binnenverkeer 1-6/1986	Absolute hoeveelheid	Evolutie 86/85
Aanvoer	3.451.803 t	+ 4,1 %
Afvoer	339.086 t	- 15,2 %
Doorvoer	1.141.347 t	+ 11,7 %
Lok.traf.	7.538 t	nieuw
Totaal	4.939.774 t	+ 4,2 %

Meer in detail bekeken dient aangestipt dat de aanvoer per binnenschip 137.000 ton (+ 4,1 %) winst haalt dank zij grotere lossingen van koolwaterstoffen en steengroevenprodukten. De afvoer, voor haar part, verliest 60.700 ton (- 15,2 %) en dit is te wijten aan mindere ladingen van metaalprodukten, vaste brandstoffen, landbouwprodukten en koolwaterstoffen. Tenslotte de doorvoer, die zoals vorig jaar winst boekt (+ 118.000 ton) dank zij een grotere transit van steengroevenprodukten.

Wanneer men nu zee- en binnenscheepvaarttrafiek op het Brusselse zeekanaal globaliseert, wordt een halfjaarlijkse balans van 5.345.831 ton goederen bereikt, hetzij 2,9 % of zowat 151.000 ton meer dan in 1985. Rekening houdend met de moeilijkheden die de scheepvaart aan de oude sluis van Wintam blijft ondervinden, is dit cijfer beslist een merkwaardig resultaat:

Glob.traf. 1-6/1986	Absolute hoeveelheid	Evolutie 86/85
Binnenverkeer	4.939.774 t	+ 4,2 %
Zeetrafiek	406.057 t	- 11,0 %
Totaal	5.345.831 t	+ 2,9 %

ZEEBRUGSE KANAALTRAFIEK IN 1986: Record ro/ro-verkeer, terugloop toerisme

Een bondige analyse van het Zeebrugse Kanaalverkeer in 1986 leert ons dat de transit van passagiers gevoelig terugliep, terwijl de ro/ro-trafiek een merkwaardige vooruitgang boekte en alzo nieuwe recordcijfers haalde.

Qua toeristisch verkeer is het duidelijk dat 1986 een vrij regressief jaar was voor de twee Belgische veerhavens. Inderdaad, daar waar de pool Townsend-Thoresen een verlies leed van 16,6% op de lijn Oostende-Dover, stond Zeebrugge voor 11,2% in het rood op de diensten naar Dover, Felixtowe en Hull. Vooral de eerste negen maanden van het voorbije jaar waren bepaald teruglopend voor het passagiersverkeer en ons land verloor hierbij een belangrijk deel van zijn marktaandeel op de Kanaaldiensten van de rij Le Havre-Hamburg.

Reeds in 1985 had Zeebrugge verlies geleden qua passagierstrafiek, namelijk -6,5% op jaarbasis. In 1986 werd de terugloop evenwel vrij scherp afgetekend en bedroeg het globale verlies zowat 220.000 passagiers of 11,2%. Alleen de lijn op Felixtowe was hiervoor verantwoordelijk, want de verbindingen met Hull en Dover boeken respectievelijk 9% en 3% winst. Desondanks kon Zeebrugge zijn 4de plaats behouden in de rij Le Havre-Rotterdam wat het toeristisch verkeer betreft. Calais, Boulogne en Oostende gingen, in deze volgorde, onze Noordzeepoort vooraf.

Passagierstraf. Zeebrugge 1986	Aantal	Evolutie 86/85
In	853.023	- 12,2%
Uit	888.976	- 10,0%
Totaal	1.741.999	- 11,2%

Zeebrugge eerste continentale veerhaven voor ro/ro-vrachverkeer

Stappen we nu over naar het ro/ro-vrachverkeer waarbij de verbindingen met Groot-Brittannië determinerend zijn voor de havenactiviteiten van Zeebrugge. Deze trafiek is in de laatste vijf jaar ruim verdubbeld en bereikte aldus 8.792.314 ton in 1986, hetzij liefst 57% van de globale goederenoverslag in de haven. Vergeleken bij het vorige dienstjaar beliep de aangroei 15,8%, hetzij zowat 1,2 miljoen ton. Aldus verstevigt Zeebrugge zijn positie als eerste Westeuropese ro/ro-haven voor het commercieel verkeer van en naar Engeland. Hier volgen de behaalde cijfers:

Ro/ro-trafiek 1-12/1986	Absolute hoeveelheid	Evolutie 86/85
Aanvoer	3.578.959 t.	+ 16,4%
Afvoer	5.213.355 t.	+ 15,4%
Totaal	8.792.314 t.	+ 15,8%

Voormelde balans omvat ook de cijfers van de treinferrytrafiek op Harwich. Deze haalde zowat 545.000 ton, een absoluut record sedert de start van de dienst in 1924. Dit record was evenwel de zwanezang van deze bloeiende veerdienst want op 1 februaris jongstleden heeft de Belgische-Engelse Vennootschap der Ferry-Boats de uitbating ervan stilgelegd en de trafiek naar Duinkerke verplaatst.

Ook aan boord van de carferries en andere ro/ro-schepen werden topcijfers gescoord in 1986. Alle bestaande lijndiensten haalden winst, te weten Townsend-Thoresen op Dover/Felixstowe, Northsea Ferries op Hull, Kent-Line op Chatham en Searoads op Tilbury. Qua uitbreiding van de ro/ro-trafiek vermelden we de ingebruikneming van de werkhaven als ro/ro-haven, waar een speciale ponton de 2 trailerships van Searoads gelijktijdig kan behandelen. Belangrijk was ook de inhuulding in september van een nieuwe dienst op Dartford, door Kent-Line verzekerd vanuit de Zweedse Kaai.

Containerverkeer op Groot-Brittannië stagneerde evenwel

In 1985 bereikte het Zeebrugse containerverkeer op Engeland een absoluut hoogtepunt. Het jaar daarop trad echter een zeker stagnatie in en de eindbalans werd zelfs met een licht verlies afgesloten. Freightliner Ltd op Felixstowe en Ford-CGM op Dagenham deden het iets minder goed zodat 1986 «slechts» 1.396.559 ton containervrachten afdrukten:

Containertraf.	Absolute hoeveelheid	Jaarlijkse evolutie
1984	1.275.336 t.	+ 10,0%
1985	1.424.302 t.	+ 11,7%
1986	1.396.559 t.	- 1,9%

Bondig samengevat was 1986 voor het Zeebrugse Kanaalverkeer gekenmerkt door een gevoelige regressie van de toeristische trafiek, ruimschoots gecompenseerd door topcijfers voor de ro/ro-transit. Op dat vlak werd de trafiek fel geactiveerd door het inleggen van grotere eenheden op de bestaande lijndiensten en door het concentreren van de terminals in de nieuwe voorhaven, wat beslist tot een betere rotatie bijdraagt van de ro/ro-schepen.

Uit sympathie

Par sympathie

Mercantile - Beliard n. v.

Antwerpen

Heurs et malheurs de la Marine de guerre Polonaise 1939-1945

Par le Lt. Colonel hre Paul EYGENRAAM, Président d'honneur de «l'Association Belge des Anciens Combattants Polonais»(*)

Alors que le rôle des forces armées polonaises de terre et de l'air en 1939-1945 est connu, celui de la Marine de Guerre est ignoré. Et pourtant, dès le 1er septembre 1939, à 04.45 h., alors que le cuirassé allemand «Schleswig-Holstein» ouvrait ses feux sur le Westerplatte, les bâtiments de la modeste flotte polonaise, surpris dans leurs activités habituelles, eurent à gagner la haute mer et de là l'Angleterre. Des accords anciens prévoyaient, en cas d'hostilités, l'entrée dans les rangs de la Royal Navy de cinq sous-marins, six torpilleurs, quelques dizaines de vedettes et d'un croiseur le «Dragon». Ce qui restait de l'armée de terre et des forces aériennes après la capitulation polonaise de fin septembre 39 connut initialement un sort différent. La poussée allemande à l'Ouest, et l'offensive soviétique à l'Est de la Vistule, ayant écrasé l'armée polonaise entre deux rouleaux compresseurs, le gouvernement de Varsovie et le commandement suprême, le maréchal Rydz Smigly, se réfugièrent en Roumanie avec les restes épars des divisions anéanties. L'internement y fut de courte durée. L'essentiel des forces rescapées se réfugia en France où, sous le haut commandement du général Sikorski (également président du Conseil), le réarmement des brigades et des divisions ne tarda pas.

Après la capitulation de la France

Fin juin 1940, tout ce monde se retrouva en Grande-Bretagne où les marins polonais oeuvraient déjà depuis dix mois. Avant d'en arriver là, il convient de signaler la mission d'escorte des bâtiments polonais: en avril 1940 ils eurent à protéger la Brigade Indépendante des chasseurs de Podhale du général I. Bohusz, faisant partie du convoi amenant les troupes françaises du général Bethouart en Norvège. C'est le 24 avril 1940 que la brigade fut embarquée à Brest. Elle arriva sur place le 8 mai et participa aussitôt à diverses escarmouches et principalement à la bataille de Narvik le 29 mai 1940, et ce, après avoir conquis la petite ville d'Ankenès. Cette journée de victoire alliée en Norvège fut aussi celle des mauvaises nouvelles. Les Allemands ayant réussi la percée Sedan-Abbeville, coupèrent la France en deux et isolèrent les armées du Nord. A Dunkerque, l'Amiral Ramsay réussissait à la hâte l'évacuation des 220.000 Anglais du Corps Expéditionnaire du général lord Gort et des 120.000 Français de la 1ère Armée du général Blanchard. Il fallut donc abandonner Narvik, conquise et réembarquer. Le 15 juin, les chasseurs de Podhale étaient de retour à Brest. Sur ordre du général de Gaulle, devenu secrétaire d'Etat à la guerre, le général Altmeyer organisait le fameux «Réduit Breton» où d'aucuns voyaient la tête de pont de retour offensif des alliés à l'heure du grand retournement de la

situation. Winston Churchill fut parmi ses plus chauds partisans et le généralissime Weygand son adversaire. Là où la ligne Maginot, construite avec soin au prix d'un labeur de plusieurs années, ne réussit point à barrer la route à l'adversaire, un réduit improvisé en quelques heures n'allait pas contenir un envahisseur résolu, et marchant au pas de charge! Détail à retenir la 7me D.I. belge du général Van Daele, en reconstitution à Malestroit, fut également invitée à prêter son concours à la réalisation du chimérique projet. En vain! Le tout fut bousculé en quelques jours par les panzers du général Hartlieb. Ceux de Rommel l'avaient fait auparavant de Cherbourg.

Les heures difficiles

C'est devant Narvik, aux moments les plus chauds de l'évacuation, que fut coulé le destroyer «Grom» sous les assauts répétés de la «Luftwaffe» du Reichmaréchal Goering. Le «Grom» était un de ces trois destroyers, avec le «Blyskawica» et le «Burza» ayant réussi à gagner la haute mer le 1er septembre 1939, en même temps que le sous-marin «Wilk», malgré la surveillance exercée par les bâtiments de la «Kriegsmarine» de l'amiral Raeder. Le 14 octobre 1939 (alors que Varsovie avait capitulé le 28 septembre) le sous-marin «Orzel» parvint encore à échapper à ses poursuivants et à atteindre l'Angleterre. Ce submersible ne tarda pas à s'illustrer dans les rangs de la «Navy» en coulant le 8 avril 1940 le cargo «Rio de Janeiro» devant Kristiansand. Le lendemain, les divisions allemandes du général Dieth envahissaient le Danemark et la Norvège. Pour couper la route du fer de l'ennemi, l'état-major allié monta l'opération de Narvik. A l'époque, le généralissime Gamelin, encore confiant dans ses moyens, pensait pouvoir se permettre d'ouvrir un champ de bataille loin de ses bases. On sait ce qu'il en advint. C'est au moment où s'achevait le réembarquement du corps expéditionnaire Berthouard que le glorieux «Orzel» disparaissait en mer du Nord.

Lorsque l'Angleterre fut seule à poursuivre la lutte au lendemain de la capitulation française et de l'armistice sollicité par le maréchal Pétain, les marins et les bâtiments polonais aidèrent à assurer la protection des périlleux convois de ravitaillement entre les Etats-Unis et le Canada d'une part, les ports anglais de l'autre. En mai 1941, alors que les troupes italiennes capitulent en Abyssinie et que le général belge Gillaert capture huit généraux italiens à Saï, l'Atlantique est le théâtre d'une des plus célèbres chasses au gros gibier naval. Pour couler le cuirassé «Bismark» le destroyer «Piorum» participa à la curée organisée par la Royal Navy.

Le 28 octobre 1941, l'URSS est aux abois. Envahi dès juin 1941 par son allié nazi de la veille, la foudroyante opération «Barbarosa» déclenchée en juin par Hitler a été marquée d'impressionnants succès initiaux. Ils amenèrent la Wehrmacht devant Moscou et Leningrad, tandis que l'Ukraine vit à l'heure allemande. En Afrique aussi, les puissances de l'axe volent de victoires en victoires. Rommel devient Feld Maréchal en attendant d'être bloqué et refoulé par le Field Marshal Bernard Montgomery. Pour permettre à «l'Afrika Korps» de vivre, de puissantes relations maritimes avec l'Italie continentale étaient indispensables. Les flottes alliées n'allaient pas tarder à les perturber avant de les rendre impossibles. Ainsi le «Sokol» polonais réussit à torpiller le «Citta di Palermo».

L'entrée en guerre des USA

Depuis Pearl Harbour le 7 décembre 1941, et l'entrée en guerre des Etats-Unis, les puissances de l'axe Rome-Berlin-Tokio, d'abord vainqueurs dans les Batailles du Pacifique et de l'Atlantique, par l'importance des pertes de tonnage infligées à la Grande Bretagne, allaient petit à petit perdre leur suprématie.

Retour offensif sur l'Atlantique

Ainsi la deuxième phase de la Bataille sur l'Atlantique sonna le crépuscule des faux dieux. Ce que Hervé Gérard a dit en introduisant le livre du capitaine de frégate Henri Anrys «Les Belges dans la Bataille de l'Atlantique», peut également être dit des Polonais, partie prenante d'une grande épopée maritime. Les hommes qui la vécurent donnèrent au monde «une belle leçon de courage au milieu des flots tumultueux dont l'écume cachait souvent bien des engins meurtriers». Il n'y avait pas que les torpilles des U boten, et les mines perfides entravant voies maritimes et les passages obligés : en vue des côtes et en mer du Nord, il y avait aussi les chasseurs et les bombardiers de la «Luftwaffe» qui talonnaient impitoyablement les rescapés des convois océaniques.

Lorsque Stalingrad et El Amamein ouvrirent l'ère du retour offensif des alliés sur tous les fronts, le général Eisenhower en personne vint superviser le difficile débarquement de la 5^{me} armée américaine à Salerne ; les destroyers polonais «Piorun», «Krakowick» et «Slazak» étaient de la partie, comme l'était le Vice-Amiral Schlim, récemment pensionné comme Chef d'Etat-Major de la Force Navale. Lorsque Les Allemands du Feld Maréchal Kesselring, commandant suprême allemand en Italie, quittèrent la Corse, les marines alliées harcelèrent les Allemands. Parmi les chasseurs, se trouvait le sous-marin «Dzik». Le 6 juin 1944, lors du «jour le plus long» du débarquement en Normandie, les destroyers polonais appuyaient de leurs feux les troupes lancées à la conquête de la forteresse Europe.

La Marine polonaise de l'Est

Le 29 octobre 1944, la Belgique est libérée depuis deux mois. Le général Rola Zymierski, commandant en chef des forces polonaises sous allégeance soviétique, c.à.d. dépendant du gouvernement populaire de Lublin, ordonna la formation à Gdansk de Bataillons maritimes de réserve. Ils deviendront le berceau de la marine populaire polonaise, comme la section belge de la «Royal Navy» fut à l'origine de notre actuelle Force Navale. Quelques semaines avant le V Day du 8 mai 1945, ce sont encore les Polonais qui coulent le sous-marin U 321, dernière victoire d'une marine sur la brèche depuis septembre 1939!

Comme sur terre et dans les airs la contribution navale de la Pologne à la victoire alliée s'avère appréciable. Certes les navires polonais d'avant-guerre étaient souvent marqués par l'âge, mais les équipages fournis au gouvernement polonais de Londres et donc aux alliés par les Polonais émigrés, étaient excellents. Leurs exploits et leurs

sacrifices doivent être jugés dans le cadre de leurs effectifs réduits.

Le bilan de la contribution navale polonaise

Le gouvernement de Varsovie, à l'heure de l'invasion germano-soviétique ne possédait que cinq sous-marins : le «Wilk» qui coula un U boot en juin 1940 ; «l'Orzel», mystérieusement disparu le 8 juin 1940 lors de la campagne de Norvège ; le «Jastrzab», coulé par un contre-torpilleur norvégien le 2 mai 1942 à la suite d'une fatale méprise, et alors qu'il participait à la protection des convois de Mourmansk, le «Sokol» et de «Dzik» qui se révélèrent des chasseurs efficaces ayant coulé plus de 100.000 tonnes de cargos allemands et italiens. Six torpilleurs soutinrent l'effort de guerre allié dont le «Grom» touché dans ses oeuvres vives le 4 mai 1940 et le «Pierun» qui participa, nous l'avons vu, à l'achèvement du «Bismark», le 27 mai 1940.

Le «Krakowiak» et «l'Orkan» connurent eux aussi un sort tragique : le premier fut coulé alors qu'il escortait un convoi vers Malte en juin 1942, le second seize mois plus tard, en octobre 1943, alors qu'il patrouillait dans le secteur de la mer d'Islande. Au chapitre des croiseurs, le «Dragon» après avoir fait de la bonne besogne, lors du débarquement du 6 juin 44 en Normandie fut torpillé le 8 juillet 1944. Pour le remplacer, les Britanniques donnèrent le «Conrad».

Quant aux torpilleurs légers, ils furent constamment en mer et contribuèrent à l'attaque contre le «Scharnhorst», le «Gneisenau» et le «Prinz Eugeen». Outre deux navires écoles polonais, il y eut également sept bâtiments de la Marine marchande dont le «Chrobry», utilisé comme transporteur et torpillé au cours de l'opération de Norvège.

Dans une publication de «l'Institut Militaire d'histoire» de Varsovie, publiée à l'occasion du XV^{me} Congrès International des Sciences Historiques à Bucarest (août 1980) l'effectif des marins polonais mis à la disposition de la Navy est de 1.500 et le tonnage de la Marine de guerre de 18.000 t. Par ailleurs 1.213.000 miles furent parcourus. La Marine polonaise participa à 787 convois et effectua 1.162 sorties en patrouille. Le tableau de chasse mentionne 7 navires de surface coulés, 5 sous-marins et 41 bâtiments divers ; 24 avions furent descendus. Furent endommagés : 16 navires de surface et 8 sous-marins. Le mérite des équipages et de leurs chefs et d'autant plus grand qu'après Téhéran et Yalta, les Polonais de l'Ouest se battaient le désespoir au coeur. Leur dernier commandant suprême le général Wladislaw Anders, qui, après avoir connu les geôles soviétiques de Lioubianka à Moscou, fut un des grands vainqueurs du Bouban Cassin, (il succéda au général Sikorski, mort mystérieusement en 1943 dans un accident d'avion près de Gibraltar ; au général Sosnowski, qui démissionna en 1944 à la suite d'un différend avec le président du Conseil St. Mikolajczyk ; au général Bor-Komorosky tombé aux mains des Allemands après la chute de Varsovie en octobre 1944) écrit dans ses Mémoires «En terminant ce livre il me faut me rendre compte que je le remettrai entre les mains du lecteur sans son dernier chapitre. Pour nous, en effet, Polonais, le cours des événements commencé par l'agression allemande contre la Pologne, le 1^{er} septembre 1939, et le déclenchement de la guerre mondiale, s'est subitement arrêté en 1945. Pour les autres alliés, la guerre s'est alors terminée par la victoire. Pas pour la Pologne. Nous vivons maintenant dans l'attente du dernier chapitre de cette grande aventure historique. Nous attendons et nous ne cessons d'avoir la foi».

(*) Edmund Kaczynski, président de la BELGIJSKI ZWIAZEK POLSKICH KOMBATANTOW.

20.000 miles sous les mers...

(s) Saint Bernard du Spuikom.

Bien souvent l'arrivée d'un sous-marin nucléaire dans un port belge est annoncée dans la presse par quelques lignes laconiques, pauvres en information.

A juste titre! Le but de ce genre de visite exceptionnelle n'est pas d'aiguiser certaines susceptibilités ou de relancer en vain, la polémique développée autour du «nucléaire».

Fin octobre dernier, la presse fit peu d'écho à la visite de routine effectuée à Zeebrugge par le HMS CONQUEROR.

Mais pour nous, l'événement était digne d'intérêt, car au-delà des options philosophico-politico-militaires, notre seule curiosité de «marin» nous poussait à découvrir cet univers clos et mystérieux que suggère le mot sous-marin.

Nous pûmes monter à bord, visiter à loisir et mieux cerner cette atmosphère si particulière qui y règne. Grâce à l'extrême obligeance du Commandant de bord, faut-il le souligner, et à l'appui efficace de l'officier de liaison N3 (R) délégué par la ZMFN, le VTZ(R) Luc Soete d'Ostende.

HMS CONQUEROR - Classe CHURCHILL.

D'emblée le ton est donné. En posant le pied sur la «plage avant», - mais peut-on l'appeler ainsi alors qu'en fait, elle ressemble plus à la partie émergée d'une vaste citerne cylindrique! - on y a - perçoit, à fleur de pont, une ouverture circulaire, un trou d'homme, par lequel on accède au cœur du navire. Et lorsque ce premier seuil est franchi, que l'on se retrouve 2,50 m. plus bas dans une coursive de 80 cm. de large, tout bascule à nouveau. Une angoisse vous étreint. Pour échapper à cette claustrophobie irraisonnée, il ne reste qu'à fixer son esprit sur les commentaires dispensés par le guide, un jeune enseigne de 30 ans.

La Royal Navy expliqua-t-il, dispose d'une flotte de sous-marins composée de 3 types de submersibles:

- les «Diesel-powered Patrol», dont les activités principales sont l'attaque de navires ennemis en général, la surveillance et le minage de zones maritimes ou encore, certaines opérations ponctuelles avec des commando's ou des agents de renseignement,

At speed...



- les «Nuclear-powered Polaris», qui ayant à leur bord des missiles balistiques (inter)continentaux, font partie du système de défense de l'OTAN,
- et enfin les «Nuclear-powered Fleet submarines», dont le rôle est équivalent à celui des navires de guerre de surface dans l'attaque et la destruction de flottes ennemies et la défense de la souveraineté et/ou des territoires britanniques.

Si le HMS DREADNOUGHT fut le premier sous-marin nucléaire lancé pour le compte de la Royal Navy le 17 avril 1963, il fut bientôt suivi dans les années 1970-80 par les HMS VALIANT, WARSPITE, CHURCHILL, COURAGEOUS, SOVEREIGN, SUPERB et autres SPLENDID.

Le HMS CONQUEROR, lancé le 28 août 1969 et commissionné le 9 novembre 1971, déplace 4.280 Tx.; mesure 86,9 m. de long (h.t.); 10,1 m. de large et accuse un tirant d'eau moyen de 8,20 m.

Sa vitesse est supérieure à 25 noeuds et il peut descendre à plus de 500 pieds de profondeur. 25 torpilles - ϕ 533 mm.; de type Typhoon lancées par une batterie de 6 tubes frontaux, constituent son armement.

Son équipage est composé de 17 officiers, 40 P.O's et C.P.O's et 60 «matelots».

Sa propulsion est assurée par un réacteur nucléaire qui fournit de la chaleur destinée à produire de la vapeur. Cette dernière actionne à son tour une turbine couplée à une hélice.

Un système de distillation permet au départ de l'eau de mer, d'obtenir de l'eau douce pour les besoins du bord. L'oxygène nécessaire est, quant à lui, obtenu par électrolyse de l'eau douce, les gaz nocifs (CO etc.) étant filtrés et éliminés au fur et à mesure.

Sur la turbine à vapeur servant à la propulsion sont également couplées d'énormes génératrices qui fournissent l'énergie électrique requise par cette ville sous-marine, par ses innombrables computers, sensors, radars, sonars, VHF-UHF, batteries diverses et autres équipements de détection, de lutte, de plongée et de navigation.

C'est cela en fait une des particularités intérieures d'un sous-marin. Le long des étroites coursives (une par pont!),

s'ouvrent de part et d'autre de petites réduits, bourrés d'objets hétéroclites, mais ayant chacun leur fonction spécifique. Le tout semble accroché pêle-mêle aux cloisons et se dispute les quelques centimètres carrés de surface disponible.

L'enchevêtrement indescriptible des appareils de haute technologie, la succession ininterrompue de milliers de lampes-témoins de toutes les couleurs, de manomètres, de diodes, d'interrupteurs, de faisceaux de fils électriques et de tuyaux, de disjoncteurs, de cadrans de toutes sortes, d'ampèremètres, d'écrans T.V., de computers sophistiqués forme un univers tellement irréel que toute référence à notre environnement traditionnel est impossible.

L'espace vital à bord de ce type de sous-marin est réduit au minimum et les mouvements du corps limités à l'essentiel. Ainsi, l'exiguïté des lieux, alliée à l'épaisseur impressionnante des portes étanches qui séparent les compartiments par exemple, renforce chez le profane, un sentiment de coupure avec le monde extérieur et le convainc de sa dépendance aveugle de la technologie humaine.

Mais il est certain que nous projetons souvent nos propres réactions sur les autres, comprenant mal comment «ils» peuvent endurer ce genre de vie pendant de longs mois. Le HMS CONQUEROR revient en effet de 8 semaines de manoeuvres passées en plongée dans les Western Approches.

Or, chez ces marins-là, n'apparaît nulle trace de nervosité ou d'impatience. Ils sont certes flegmatiques (of course!), mais ne sont ni apathiques ni résignés; ils sont idéalement adaptés à leur environnement au sein duquel ils agissent en parfaite symbiose.

Ils sont conscients d'être les dignes dépositaires d'une longue tradition maritime. Celle des HMS CONQUEROR remonte à 1579 et leur sous-marin, 15e navire à porter ce nom, fit l'actualité le 2 mai 1982 aux Falklands, lors de l'attaque du croiseur argentin BELGRANO.

Ces hommes sont de Pro's, entièrement voués à leur concept moral. Le seul aspect humain de l'inébranlable volonté de ces hommes valait le déplacement à Zeebruges.

Assurément ces fils du Capitaine Nemo forcent notre admiration...



CMB

Les frégates de la Force Navale

Par le Maître-Principal (e.r.) TREMPONT

Pourquoi des Frégates ? Souvent cette question est posée, et presque toujours avec ironie. Et pourtant ce n'est pas d'aujourd'hui que la Force Navale possède de tels bâtiments de mer.

S'ils portaient d'autres dénominations, depuis 1947, ce genre de navire est présent chez nous.

Pour définir ce type de bâtiment, nous lisons dans le dictionnaire de la mer de J. MERRIEN, « qu'une frégate du temps de la marine à voile était un bâtiment à trois mâts de la marine de guerre ; aujourd'hui bâtiment d'escorte anti sous-marins. »

En 1946, notre pays libéré depuis environ une année, n'avait plus à se soucier momentanément de protéger sa flotte contre des attaques aériennes, de surface ou sous-marines, n'ayant en principe plus d'ennemis potentiels, et que seul subsistait la mission de parachever le déminage des côtes. Les quelques dragueurs présents suffisaient à la peine.

Convaincu de l'utilité d'une marine militaire après tous les avatars de 1940, l'état, travaille à la constitution de cet embryon de marine, à noter, que cette idée n'est pas issue d'une nostalgie des anciens de la Royal Navy, mais bien d'un département tout ce qui a de plus civil, le Ministère des Communications.

Constituer une flotte ne s'improvise pas, si l'on possède certains types de navires à fonctions bien déterminées, comme le dragage, il faut veiller, que dans le futur, si conflit il y a, que ces dragueurs puissent effectuer leurs missions en toute quiétude.

La Belgique, après la défaite de l'Allemagne a récupéré, des navires tels, que l'ARTEVELDE, ancien aviso de la Kriegsmarine, ainsi que du BREYDEL, anciennement ZIN-NIA affecté avant la guerre à la protection de pêche, d'un ancien bateau pilote le A4, qui en 1939 avait été armé pour la défense de nos côtes, vint plus tard le THURINGEN, que l'on pensait affecter à la destruction des épaves. Tous ces bâtiments étaient dans un état de vétusté, que les remettre en condition était un non sens, et une dépense injustifiée.

Mais déjà la Force Navale se voit confrontée avec de nouvelles missions et de ce fait puisqu'ici est notre souci, nous allons essayer de conter sans entrer dans le détail, l'histoire de la présence de nos frégates actuelles.

En 1947, début d'année, un équipage est envoyé aux U.S.A. pour réceptionner une frégate, la première de toutes, le « V. BILLET » son histoire et ses missions ayant été racontées dans cette revue et de bien belle façon, il est inutile de vouloir mieux raconter l'odyssée des stations K, et pourquoi son sister ship le Prince Royal déjà ainsi baptisé n'est pas venu.

La Force Navale entre temps continue ses missions, qui se multiplient, dragage, formation des équipages, enlèvement des Katy-Mines, dispersion des épaves par le « Bootsman Jonsen », ancien bateau pilote affecté à ce travail, mais ce ne sont ici que des parenthèses.

On n'en reste pas là, cet embryon de marine prend de plus en plus corps. Fin des années 40 début des années 50, des équipes avancées, sont envoyées en Angleterre, pour réceptionner de nouvelles unités pour notre marine. Ces équipes sont bientôt rejointes par les compléments équipages. A Oostende on parle de bâtiments ayant 100 mètres de long, ou presque. Ils portent un nom bizarre ; Algérinne ; et les commentaires vont bon train, à qui saura le mieux, mais voilà, personne ne sait au juste, et chacun y va de sa petite anecdote.

Enfin la première arrive. On l'observe, elle impressionne, si elle ne fait pas ses 100 mètres de long elle n'en est quand même pas loin, et puis là, sur la plage avant, un canon, et pas des moindres, un 4 pouces. Derrière ce canon une superstructure avec de chaque bord un canon A.A. de 40mm ; accolé à la passerelle, un cagibit qui, nous l'apprenons plus tard, abrite l'opérateur ASDIC.

Au milieu du navire, nous trouvons autour de la cheminée ou dans ses environs immédiats, les embarcations, les écoutilles et une vaste plate-forme armée de 2 canons A.A. également de 40 mm, quelques escaliers pour arriver sur une plage arrière des plus encombrée ; on y trouve non seulement de chaque bord 2 mortiers pour grenades sous-marines ainsi que 2 rails, mais également tous les appareils de dragage requis, et pour l'époque, des plus sophistiqués. Une certaine d'hommes aimait ce type de navire.

Mon Dieu ! quelle polyvalence, être armé comme une corvette, et de plus posséder les moyens de draguer les mines, chapeau ! Au fait qu'elle était l'affectation de ces bâtiments, nous pouvons affirmer que c'était l'escorte le plus complet des dernières années. Son armement se situait au niveau des corvettes, ses appareils de dragage étaient efficients, sa vitesse, pour l'époque, de 16 à 18 noeuds maximum, suffisante pour attaquer un sous-marin, son autonomie en fuel moins restreinte qu'en eau potable ; en bref ce navire était constitué pour défendre les eaux territoriales et leurs approches, donc répondait parfaitement aux desiderata de la Nation qui, malgré un passé maritime chargé, et pas mal de découvertes de nos grands marins, n'éprouve, pour ce qui est la mer, aucune ambition.

Je suis malade quand je pense par exemple, qu'un cartographe comme MERCATOR est passé sous silence dans nos écoles, alors que la navigation lui doit tant.

Revenons à nos Algériennes. Elles arrivent donc les unes après les autres, elles portent toutes les noms prestigieux de quelques uns de nos grands hommes de mer, « A. de



LTZ. V. BILLET.

GERLACHE» «G. LECOINTE» «de BROUWER» «de MOOR» «VAN HAVERBEKE» «DEFOUR».

Les voilà à l'oeuvre ces terribles Algérines, très bons bâtiments à la mer, mais qui demandent de la part des équipages un engagement complet dans la mise en oeuvre des travaux du bord.

Pour les mécaniciens et électriciens, une technique plus complexe, pour le personnel pont, une plus grande diversité dans les spécialisations.

Commencent certaines servitudes qui avaient un côté non désagréable, car si nous passions un certain temps à la mer, nettement et heureusement pour nous, plus long qu'actuellement, nous avions également le plaisir de visiter d'autres ports qu'Oostende.

Notre entraînement, nous conduisait très souvent dans la manche, et il était fréquent en ces temps là, d'aller ancrer dans la baie de TORBAY, ou de faire escale soit à Plymouth, mais plus souvent à Portsmouth. Mais le plus important était que les Algérines, à tour de rôle, avaient dans leurs attributions, la protection de pêche; ou durant une année, à moins d'un incident, le même navire était affecté. Cela représentait plusieurs voyages de plus ou moins trois semaines dans les eaux fréquentées par nos pêcheurs; c'est-à-dire, depuis l'Islande, en passant par la Norvège, les côtes d'Ecosse et d'Angleterre, la mer d'Irlande ainsi que les côtes du Portugal, avec escales à Reykjavik, Oslo, Bergen, Aberdeen, Dublin, Lisbonne et j'en passe; que de souvenirs, qui ne se souvient de la mise à l'eau de la baleinière, de l'approche du bateau de pêche, soit pour le contrôler, soit pour lui porter assistance médicale ou technique.

Mais nous n'allons pas nous arrêter en si bon chemin, et commence l'odyssée coloniale.

A l'embouchure du fleuve Congo, se crée la base de Banane. Elle servira de point de chute pour le «T.N.A. KAMINA» qui transporte les para-commandos au Congo pour les bases d'entraînement de KITONA et surtout KAMINA.

Les anciennes vedettes de l'escadrille du rhin seront affectées à cette base, elles y furent transportées par navires marchands. 1953, un remorqueur est désigné pour Banane, il y ira par mer, mais doit être escorté jusqu'à destination, le «de BROUWER» aura cette mission, et pour la première fois, une Algérine sous pavillon Force Navale passe l'équateur.

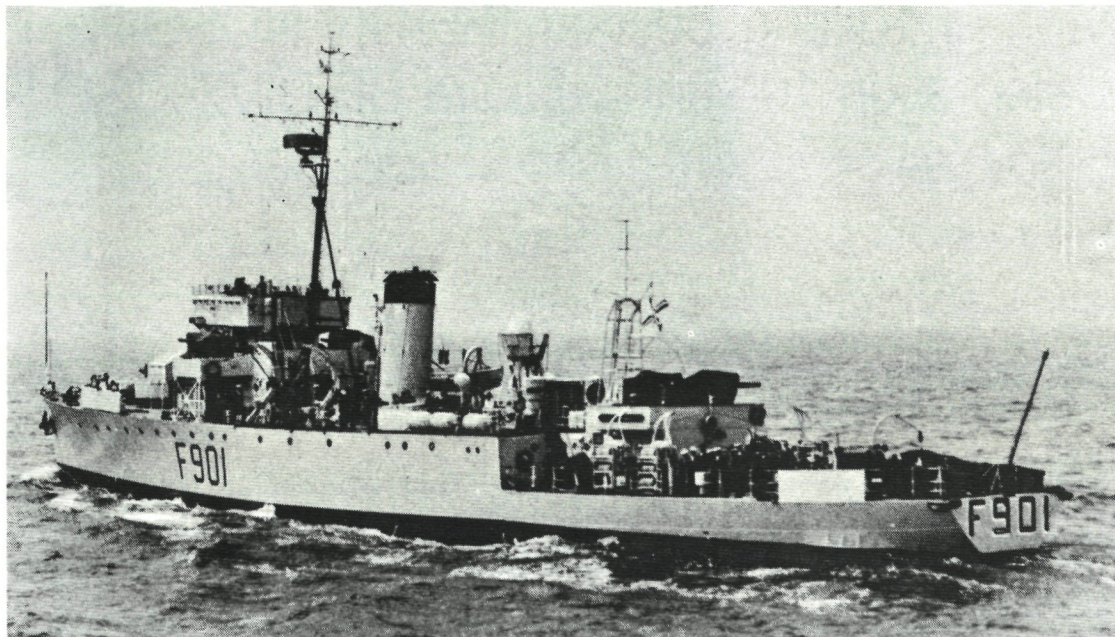
Dès son retour à Oostende, le «de BROUWER» est envoyé à Gand ainsi que le «de MOOR» pour être tropicalisés, grand nom, pour dire que sur toute la longueur du navire on y mettait un pont en bois, et renforçant la circulation d'air, la climatisation en ces temps là n'étant pas encore dans les possibilités, et les équipages savaient ce qu'était transpirer.

1954, le «de BROUWER» retourne au Congo en tant que navire stationnaire. Le voyage durera six mois, et pendant son séjour colonial, le navire collaborera à certaines tâches avec les voies navigables. Nous fûmes ainsi les premiers à remonter le fleuve de nuit sur tout son parcours. Comme la nuit tombe tôt sous les tropiques, ce n'était pas désagréable comme aventure.

Il y eut cette tentative de disperser, juste avant la passe de NOKI-NOKI, des roches appelées, les roches de diamants qui gênaient le passage de navires marchands à plus grand tirant d'eau.

Je me souviendrais toujours, alors que je préparais des charges explosives que nous allions placer pour essayer de décapiter ces roches, que l'un des congolais que nous avions embarqué, m'a demandé ce que j'allais faire, et suite à mon explication, en toute logique indigène, me dit, «le Dieu des eaux il a mis le rocher là, c'est pour qu'il y reste, alors pourquoi essayer de l'enlever».

Après notre retour au pays, le «de BROUWER» est retourné au Congo pour un deuxième séjour, période où il a commencé à travailler pour l'Institut des Sciences Naturelles de Belgique. Il eut l'honneur de recevoir à son bord, le Roi BAUDOIN, durant son périple dans la colonie.



Le F901 G. LECOINTE.

1958, après un radoub plus que complet, le «de MOOR» à son tour, va séjourner au Congo. Des recherches océanographiques sont planifiées, toujours au profit de l'I.S.N., sous la haute direction du Professeur A. CAPART., notoriété mondialement connue dans cette discipline, nous pouvons affirmer, que le plateau continental a livré durant ces campagnes la plus grande partie de ses secrets. Le «de MOOR» fit ainsi deux campagnes consécutives, 1958 et 1959. En 1960, un projet plus ambitieux encore, le programme est des plus élaboré, et toujours sous la direction du Professeur CAPART.

Mais hélas à peine arrivé, des rumeurs alarmantes circulent, et le «de MOOR» s'en retourne pour la Belgique, escortant un dragueur de mines qui était resté stationnaire au Congo, et qui suite aux circonstances et du temps passé en Afrique, devait rejoindre la métropole. Arrivé en Belgique, le temps d'embarquer certaines denrées, nous repartons, et rejoignons le «de BROUWER», qui avait fait le voyage durant notre aller retour.

Il faut dire qu'entre tous ces avatars, deux Algérines étaient remplacées par de plus récentes venues du Canada, et que les appareils de dragage avaient été enlevés sur les autres, ce qui leur donnait l'air plus bâtiment de combat qu'avant, et suivant leur structure pouvaient porter le titre de Frégate.

L'une des deux Algérine déclassée, l'ex «DUFFOU», était devenue stationnaire à titre définitif, et devait servir à la formation des futurs marins congolais. Elle avait reçu le nom de NZADI.

L'indépendance en vue, toute une flotille vient nous rejoindre afin de pouvoir parer à toute éventualité. A chaque point stratégique, une Algérine, Matadi, Ango-Ango, Boma et Banana, voient ainsi ces navires à l'ancre dans leurs eaux.

Si tout ne se passa pas dans le plus grand calme, vint cependant le jour des adieux, et les Algérines s'en retournèrent au pays, excepté le «de MOOR» qui resta jusqu'octobre, allant en Angola s'approvisionner pour fournir les denrées alimentaires manquantes aux bases de Banana et Kitona, jusqu'au jour où il nous fût signifié par les troupes de l'O.N.U. que notre mission était terminée, et ainsi vint le grand retour définitif en Belgique.

Durant ses séjours, la Force Navale avait contribué à la formation d'équipages indigènes, à des recherches scientifiques, tant pour les voies navigables que pour l'institut des Sciences Naturelles que pour la pêche, et avait même paraît-il découvert des possibilités de pétrole.

Nous ne pouvons oublier également ce magnifique voyage en Australie du «de MOOR», et de ses recherches sur la grande barrière, aussi au profit d'une de nos Universités.

Mais le temps passe, nos Algérines ont de l'âge, elles ne répondent plus aux normes des techniques nouvelles, et il faut les désaffecter, et pourvoir à leur remplacement, mais là c'est une autre histoire qui, par nos édales, a déjà été énoncée, racontée en justifiée, car il est impensable, si l'on possède une mer, une flotte marchande, des ports, de ne pas posséder l'outil nécessaire pour les protéger, et ça ce sont nos chasseurs de mines, nos dragueurs, nos bâtiment logistiques et nos frégaes.



Viering 10-jarig bestaan BE-DIV.NCSO-R

Célébration 10e anniversaire BE-DIV.NCSO-R

Quintelier Yvan
KVK(R) - COMDIV

De viering van het tienjarig bestaan van de DIV.NCSO-R op 12 OCT 86 op de Marinebasis Antwerpen kende een waar sukses.

Nadat KVK(R) Quintelier, COMDIV, de talrijke aanwezigen had verwelkomd, nam FKP(R) Mozin, N3, het woord.

Spreker wees op het bijzonder geluk om deze gebeurtenis te kunnen beleven in hetzelfde kader en op dezelfde plaats waar 10 jaar geleden de eerste Stafvergadering werd gehouden en dit alles in de aanwezigheid van de heer en mevrouw C. Van Avermaet, FKP(hon), stichter en eerste COMDIV van de Divisie.

Après avoir brièvement exposé les raisons qui nécessitent la protection des marines marchande et de pêche en temps de crise ou de conflit, l'orateur présenta l'organisation qui, en de telles circonstances, prend en charge le contrôle du mouvement des navires.

Het is steeds één van de belangrijkste opdrachten van de Belgische ZM/FN geweest om de koopvaardij- en de visserijvloot te beschermen.

Het is in die geest dat 10 jaar geleden een werkgroep werd opgericht onder leiding van Cdt P. Benoidt; dit onder het impuls van FKP(R) C. Van Avermaet die het uitwerkte tot een volwaardige Divisie.

Op 3 MAR 76 verscheen het eerste AOV i.v.m. de zending van de Divisie.

Le 9 mar 76 aura lieu la première réunion au niveau Etat major

DIV.NCSO-R, dont voici la composition:

COMDIV: FKP(R) C. Van Avermaet

CEMDIV: FKP(R) Van Vijve

ETUDES: FKP(R) G. Mozin

De lessen werden aangevangen zodanig dat Vice-Admiraal Van Dijck enthousiast schreef aan de COMDIV:

«J'y relève avec plaisir l'intérêt suscité parmi le»

«cadre des OR et le succès qui s'en est suivi. Il»

«m'es agréable de vous féliciter pour le travail»

«accompli...»

In 1979 werd het wapenschild van de Divisie erkend met haar kenspreuk: «Agimus ut viverent»

Op 08 DEC 79 vond de plechtige bevelsoverdracht plaats:
— uittredend Comd: FKP(R) C. Van Avermaet

— intredend Comd: FKP(R) R. Strumane

De periode van de nieuwe COMDIV werd speciaal gemarkeerd door:

— KNVRO/URNOR's gouden medaille werd toegekend aan de DIV.NCSO-R voor haar speciale inzet.

— De Staf besloot in haar zitting de publicatie van een NCS-NEWSLETTER op gang te brengen.

Op 20 OCT 85 werd de bevelsoverdracht van COMDIV FKP(R) R. Strumane aan KVK(R) Quintelier Y. bijgewoond door COMOPSNV, KTZ sbh Marin P.

Pendant son allocution l'orateur mettait l'accent également sur l'appui, non seulement des cadres actif et de réserve, mais aussi des autorités civiles (publiques et privées) La représentation de la Division au sein de l'Etat-major de la FN, par successivement les commandants Benoidt, Simelaere et Cops a toujours été remarquable.

Spreker vermeldde eveneens de getrouwe inzet en toewijding van de RO's van de Divisie.

In die geest zij spreker: «... expects that every man will do his duty»

Na de toespraak hadden de aanwezigen rendez-vous met een uiterst verzorgde rijstafel.

COMDIV KVK(R) Quintelier nam tijdens de rijstafel het woord om een toast aan Z.M. de Koning uit te brengen en om tevens het aan Vice-Admiraal Poulet gerichte telegram voor te lezen.

Er werd één minuut stilte gehouden voor de overleden leden van de Divisie.

FKP (Hon) C. Van Avermaet, bijzonder getroffen door de goede geest en sfeer, hield eraan tijdens zijn tafelrede, enkele flitsen uit het kleurrijk verleden in het licht te stellen.

Onder de aanwezigen werden eveneens opgemerkt: FKP(R) Vyncke, Nationaal Voorzitter VROZM/AORFN en KVK(R) Janssens, Voorzitter Kring Antwerpen.

In een gezellige sfeer namen de deelnemers afscheid in de late namiddag.



Tant qu'il y aura des battants...

(s) Saint Bernard du Spuikom.

A une époque où certains s'accordent à désacraliser les notions de devoirs civiques ou patriotiques, qu'ils déclarent obsolètes les valeurs morales de leurs Aînés, il est réconfortant de constater qu'une part importante de notre jeunesse ne s'identifie pas avec cette idéologie pacifico-stérile. Qu'elle tend au contraire à s'exprimer par des actions concrètes, prônant les obligations morales traditionnelles plutôt que leurs droits.

Nous en voulons pour preuve la présence des ex-miliciens de la Force Navale qui, tous âges, grades et origines confondus, participèrent nombreux en novembre dernier, à un rappel volontaire d'une quinzaine de jours.

Celui-ci était par la Division de réserve Infanterie de Marine, plus connue sous le vocable de DIV-MAR(R).

A l'étude depuis plusieurs années, cette division fut créée officiellement en mai 1985. Elle est formée exclusivement d'officiers, de sous-officiers et matelots de réserve, appartenant à la spécialité Infanterie de Marine - Fusiliers Marins - ou Police Navale. Son COM-DIV actuel, et promoteur de la première heure, est le sympathique et très efficace FKP(R) O. DUERINCKX. Il est assisté dans sa fonction par un commandant-adjoint, le LTZ(R) K. Teerlinck.

La DIV-MAR(R) a pour mission principale de mettre à la disposition de l'état-major de la ZM/FN, une force opérationnelle capable d'intervenir à tout moment en matière de défense militaire du territoire (DMT) et plus précisément des installations et points stratégiques de la Force Navale.

Afin de former les hommes, pour qu'ils acquièrent - ou entretiennent - un haut niveau de connaissances techniques et de capacité de défense, des « camps d'entraînements » annuels sont prévus.

Le programme fort complet de celui organisé en novembre dernier fut mis au point par les responsables de la DIV-MAR(R) et approuvé par COMOPSNV. Il comprenait en fait deux parties.

La première qui s'est déroulée à Ostende comportait les tests médicaux et (ré)-étudiait la théorie de matières telles que DMT, Procédure-radio, armement FAL, UZI, MG, AFN.30, Blindicides, Energa etc.

La seconde, plus dure physiquement, était la mise en pratique de la théorie au camp de Beverlo/Bourg-Léopold. Là, durant une semaine, à raison de 16 à 17 heures par jour et par tous les temps furent organisées des séances de tir. Sur cibles à 2 et 300 m., à l'M.G. et AFN.30; sur cibles mobiles; instictif à l'UZI et G.P.; des tirs de nuit à la « traçante »; des lancements de grenades; des tirs destructeurs de mortiers et à l'Energia; sans omettre ceux aux terrifiants blindicides ROCK HEAT de 83 mm., dont l'âme à 3.000° est capable de transpercer une paroi de 25 cm. d'acier trempé!



Un des must du Fusilier Marin: la Stormbaan

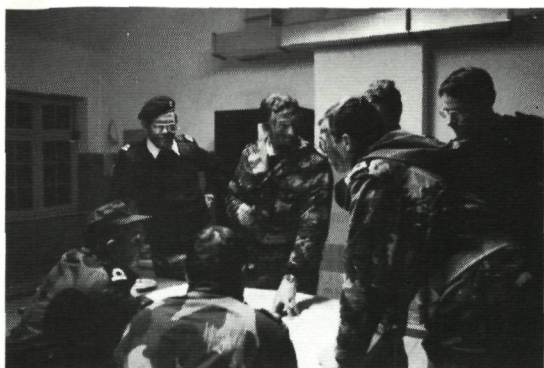


Tirs à 75 m., à l'Energia.

Ces tirs étaient entrecoupés d'exercices tels que le « Parcours du combattant » ou « Stormbaan », longue course d'obstacle avec tirs sur cibles, destinée à tester la résistance, le souffle et la précision de tir du combattant lors d'un effort physique important.

Par une séance « Chambre à Gaz », où chacun put se rendre compte - brièvement! - de l'odeur pestilentielle et de l'effet de suffocation que peut produire un gaz du type Bromure de Benzile.

Voire encore par le très impressionnant test appelé CRACPiste. Il s'agit en fait de se coucher sur la route, dans le sens de la marche d'un char WALKER BULLDOG de 30t., et d'attendre calmement (!) que celui-ci passe au-dessus de vous. L'exploit(?) est ensuite renouvelé en se plaçant à deux de front, face au char. Le but est d'entraîner le fantassin à surmonter sa peur, vaincre l'inhibition causée par



Briefing nocturne avant l'attaque.

cette masse monstrueuse qui s'avance vers lui et permettre de jauger les capacités de self-control de chacun.

Plus loin, sur une autre piste, il est dit que nul ne peut prétendre au titre de Fusilier-Marin s'il n'a subi avec succès le traditionnel «Baptême du Feu». Celui-ci consiste en une longue reptation au cours de laquelle on se mesure avec l'effort et la présence d'un certain «danger». A ramper avec armes et bagages sur plus de 100 m. sur une piste jonchée de barbelés, de pierres et autres obstacles, dans un bruit infernal d'avions en piqué, de tirs de mortiers et autres explosions (savant bruitage diffusé par des haut-parleurs), tandis qu'à côté de vous explosent réellement des Thunderflashes et qu'une mitrailleuse débite de vraies balles à 1,20 m. au-dessus des têtes. Plus vrai que ça tu meurs, mais Diable!, que 100 m. sont longs!

Au cours de cette semaine, le CEM COMOPSNV, le FKP Herteleer effectua une visite impromptue à Bourg-Léopold. Il fit spécialement le déplacement en hélico depuis Zeebrugues pour se rendre compte sur place, bavarder et partager quelques heures avec les hommes de la DIV-MAR(R).



Vaincre l'inhibition, face à la bête!

Par de nombreuses et pertinentes questions qu'il posa à ses interlocuteurs on sentait d'emblée qu'il effectuait non pas une visite de courtoisie ou de routine, mais bien une mission d'information. Il s'enquerra de tout. De l'efficacité et des performances de certaines armes ou munitions, des conditions de logement et d'équipement des hommes, de la nourriture qu'il voulut partager avec eux sur le terrain, du fonctionnement du camp en général et de toutes choses en particulier.

Assurément cette visite était la preuve de l'intérêt porté par COMOPSNV à la DIV-MAR(R); ce qui la motive à persévérer dans la voie qu'elle s'est tracée.

Les soirées de Beverlo furent aussi actives et fructueuses que les journées. Elles furent en effet consacrées à divers exercices comme le «Nachtwarneming»-observation de nuit de silhouettes disséminées dans un sous-bois; le «dropping» des troupes en plein bled avec mission de revenir au camp dans les plus brefs délais. Ce qu'elles accomplirent, parcourant les quelque 17 km. à pied, sous une pluie battante.



Le CEM COMOPSNV, FKP Herteleer (au centre), s'entretient sur le terrain, avec les officiers de la DIV-MAR.

Ou à une opération au cours de laquelle des sections d'assaut attaquèrent les forces de défense d'un objectif dissimulé dans le Staleiker Heide.

La nuit était tombée rapidement sur la Campine. Ce soir là, les camions avaient débarqué des hommes à quelques lieues de l'objectif. Perdus au coeur de la nature hostile, noyés dans un silence pesant, d'étranges impressions frappaient les esprits.

Sous la lumière blafarde de la lune, les bois, sous-bois et plaines herbeuses prenaient un aspect insolite, inquiétant. La froidure du vent de novembre accentuait encore le caractère lugubre de cet environnement où toute présence humaine semblait incongrue, voire irréelle. Pourtant ils savaient l'ennemi à l'affût; embusqué, camouflé d'herbes et de feuillages, le visage noirci à la suie.

Le moindre bruit suspect accroissait l'anxiété, le malaise.

Soudain, là-bas en bas, fusa un Trip Flare, signal d'une présence, d'un danger proche. Puis, au-dessus de nous, jaillit la lumière aveuglante d'une fusée éclairante. Dans la pénombre on croit discerner des mouvements furtifs. On imagine sans peine des ombres se déplaçant pour prendre position. Et puis tout s'estompe à nouveau. Mais on sent l'attaque imminente.

Brutalement le silence se déchire. De partout éclatent des coups de feu, fusent des ordres. EN bas à droite, à l'orée du bois, on perçoit distinctement le staccato sinistre d'une mitrailleuse. Ses courtes flammes ocre trahissent sa position. L'assaut est donné. La mitraille cingle de toute part. Tel un stroboscope, les éclairs des explosions animent les acteurs de mouvements rapides et saccadés. Et tandis que

l'ennemi progresse en tirillant, l'assailli livre son dernier baroud d'honneur.

Stratégie et audace furent payantes pour enlever de haute lutte, cette place forte...

Pour le profane, ce genre d'opération peut présenter un côté ludique peu convainquant ou refléter une certaine «naïveté» des participants. Mais rien ne peut remplacer l'expérience sur le terrain. Tous ces «volontaires» en sont bien conscients.

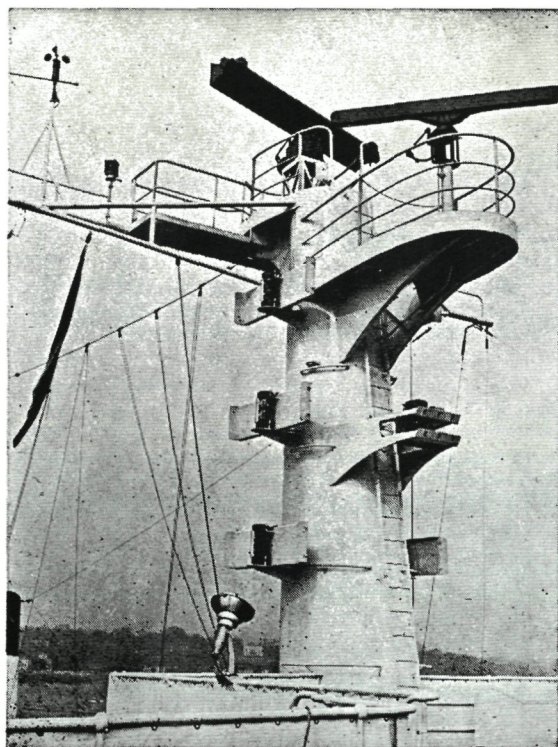
Ils sont convaincus qu'un jour peut-être, ils devront défendre nos libertés... et celles de ceux qui se disent pacifistes. C'est pour cela qu'ils veulent profiter de l'occasion qui leur est donnée de s'entraîner et développer leurs connaissances techniques. Abandonnant volontairement pour un temps leur vie sociale et familiale organisée.

Dans le contexte particulier de ce rappel, où l'action oscille entre la fiction et la réalité, ces hommes, ces battants, se livrent à fond, acceptent les règles édictées.

Nous les avons vus à l'oeuvre, un QMT rampant sous la pluie aux côtés d'un CPF, essouffés et fourbis mais satisfaits d'être là. Heureux peut-être d'avoir relevé un défi personnel. D'avoir pu déterminer une fois de plus, leurs limites dans l'effort, confrontés avec une situation de fait. Ils se sont fait suer pour mieux se connaître.

Avec raison!

Le Maréchal Joffre ne disait-il pas que «les grandes circonstances ne font pas plus les héros que les lâches. Elles donnent simplement aux hommes l'occasion de se révéler tels qu'ils sont...».



n.v. E.N.I. s.a.

L'Electro - Navale & Industrielle s.a.
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.

Postbus 389
2000 ANTWERPEN

Tel. 03 / 887.40.81
Telex : 31598 eni b

Elektrische installaties
Branddetectie
Scheepsherstelling
Elektrische installateurs van
de Fregatten E71 en
de mijnenjagers CMT

The Dinghy Story:

Door André Amys

Op 17 september 1941 vertrokken 4 Knokkenaars, waaronder een vrouw, en een Blankenbergenaar van de Belgische kust in een kleine dinghy en vluchtten ze over het Kanaal naar Engeland.

De voorbereidingen van deze bootvlucht hadden meer dan een jaar in beslag genomen. Alle nodige materialen moesten zeer heimelijk bijeengebracht worden, meestal onder het oog van de Duitsers. De moeilijkste opgave was de geschikte boot vinden en transporteren, ook de motoropsporingen waren gevaarlijk.

Als alles klaar was moest het vervoer naar Blankenberge nog uitgevoerd worden; er was immers vastgesteld dat het vertrek naast de Pier van Blankenberge zou geschieden. Tegen middernacht moesten zij met boot en alles wat erbij hoorde over de bewaakte zeedijk naar het laag water, terwijl Duitse wachtposten controle deden op de zeedijk.

Dat lukte en ze staken in zee met de roeispanen. Iets later werd de motor gestart. Dan viel het compaslichtje uit. Na mislukte reparatie wilde de motor niet meer starten. Het werd roeien, in het donker, zonder richtingsbepaling. 's Anderendaags 's morgens lagen ze in het zicht van Oostende!! Er verschenen Duitse vliegtuigen die een konvooi beschermde maar ze werden niet opgemerkt. Er werd vruchteloos gepoogd de motor weer op gang te krijgen. Weer kwamen vliegtuigen over, deze keer waren het Spitfires. Eén keerde boven hen terug en ze zwaaiden uitbundig, maar het toestel verdween.

Met een sterke tegenstrooming hadden ze alle moeite om even aan een boei te gaan rusten. Maar daar doken opnieuw Messerschmidts op hen af, tot zesmaal toe, echter

zonder te vuren. Dan weer hele vluchten hoogvliegende toestellen in de richting van België.

Tijdens de volgende nacht werden ze opgeschrikt door een donkere massa op het water. Vriend of vijand? Het gevaarte voer rakelings voorbij en verdween weer. Het inslaan van het boegwater moesten zij uit hun dinghy scheppen.

De volgende dag trokken Wellingtonbombers en Hurricanes over hen. Met een grote lipstick SOS op de shawl van de vrouw, werd teken gedaan en een vliegtuig keerde terug. Pas 's anderendaags werden zij gevonden door 4 Britse toestellen die boven hen bleven vliegen terwijl ze lichtsignalen afschoten. Daarop kwamen 2 Engelse speedboats het vijftal eindelijk oppikken. Vlug wat voedsel en drank en naar Dover gevaren. Na een uitbundige ontvangst volgden dagen aaneen de ondervragingen. Het duurde meer dan een maand vooraleer zekerheid bestond over hun persoon.

Tenslotte werden zij ingedeeld bij de legereenheden die zij verzochten: twee van hen bij de Royal Navy, Section Belge, twee anderen bij de R.A.F. en de vrouw ging filmrollen vertolken over de toestanden op het bezette continent.

Na de oorlog zijn ze alle vijf behouden teruggekeerd, na vele gevaarlijke opdrachten en avonturen beleefd te hebben. België was weer vrij en zij hadden daaraan meegeewerkt.

De vijf vluchtelingen waren:

Uit Knokke: Mevr. Van der Veken-Mary Hobbs, haar zoon Robert Van der Veken, Jacques Claeys, Herman Kreps
Uit Blankenberge: Charles Trotteyn



NIEUWE GEBOUWEN VOOR HET LOODSWEZEN TE OOSTENDE

Op 19 januari jl., werd een aanvang gemaakt met de bouw van een nieuw gebouw voor het Loodswezen te Oostende.

Het wordt aangehouden aan het bestaande complex dat gelegen is op het smalle schiereiland tussen de voorhaven en het Montgommerydok en dat zowel het Loodswezen (administratie, havencontrole en logies voor bemanning van loodsboten en reddingsboten) als de technische dienst van het Zeewezen huisvest.

Door het groeiend personeelsbestand voldeed het huidige gebouw niet meer, zodat een uitbreiding met een even groot nieuw bouwvolume noodzakelijk bleek. Meteen zal ook het oude gebouw grondig gemoderniseerd worden.

Het totaalbeeld van de omgeving waarbij de RMT-vloot en het dominante stationscomplex enkele van de belangrijkste componenten zijn, was uiteraard van groot belang bij het ontwerpen van de architectuur van het nieuw gebouw.

Het nieuw volume wordt gekenmerkt door twee hogere, kubusvormige zijvolumes met een lagere en iets achteruitliggende tussenbouw.

Op de twee kubusfronten zijn over de volledige hoogte van de voorgevel twee tekens aangebracht: twee verticale pilasters, in de bovenbouw diagonaal uitlopend in horizontale banen en middenin bekroond met een uitstekend sluitstuk. Het teken wordt herhaald op de bestaande achtergevel, gewend naar de carferry'schepen, en vormt daar het eerste welkomsignaal dat RMT-reizigers te zien krij-

gen vanop het schip. Een fragment van dit teken wordt herhaald aan de centrale ingang in de voorgevel.

Architectuur is communicatie. De bedoeling van deze tekens is, naarmate men ermee vertrouwd wordt, symbool te staan voor de plaats. De betekenis kan als volgt worden vertaald: de horizontale, diagonaal afgesneden banen als «teken» voor het «varen», de verticale banen als «teken» voor het «ankeren», het aankomen.

De verdere geleding van het gebouw is gebaseerd op het functionele onderscheid tussen de logies van de bemanning van loodsboten en reddingsboten (in de linker en rechter gesloten bovenbouw gesitueerd, met vierkante kleinere slaapkamervensters in de zijgevel) en de administratieve burelen (met ruimere ramen beneden).

Op het linkervolume wordt een uitkijktoren gebouwd, bestemd voor de havencontrole, in een vorm die deze functie duidelijk manifesteert.

De werken, nieuwbouw en vernieuwing van het oude complex, worden uitgevoerd onder leiding van de Regie der Gebouwen.

Ze kosten 69 miljoen F (ruwbouw en voltooiingswerken).

Ontwerpers architectuur:

Architektenbureau Felix-Glorieux - Oostende

Centrale verwarming: Talboom, Puurs

Aannemer: P.V.B.A. Crop Gebrs. - Meulebeke.

Over «caillebotis» en blokroosters

Door Oppermeester (o.r.) J.-B. Dreesen

In november laatstleden werden de vertegenwoordigers van de diverse verenigingen voor oudgedienden van de Zeemacht door de Stafchef van de Zeemacht uitgenodigd voor een gesprek aan boord van de Godetia te Antwerpen. Hieraan werd de reis Antwerpen - Zeebrugge gekoppeld. Een zeer lovenswaardig initiatief dat mettertijd zijn vruchten zal afwerpen.

Na het officiële gedeelte, genoot iedereen van het mooie Scheldezicht en de frisse bries en werd er tussen de vele oudgedienden druk van gedachten gewisseld.

Bij een van die gesprekken opperde iemand de bedenking dat de franse marineterm «caillebotis», wel eens van nederlandse oorsprong kon zijn.

Voor mij was deze bedenking voldoende om het woord even onder de loep te nemen.

«**Caillebotis**» is het franse woord voor het voorwerp dat men in het nederlands een «**blokrooster**» noemt. Het is een houten rooster bestaande uit latten die tot de halve dikte in elkaar zijn ingelaten, zodat een vlak loopvlak ontstaat. Houten klossen onder de rooster zorgen dat hij vrij blijft van de kuipvloer, dek of andere oppervlakte waarop hij gebruikt wordt, zodat overkomend water ongehinderd weg kan stromen.

Goed gemaakte blokroosters zijn een streling voor het oog. In de scheepstimmerwereld gelden ze nog steeds als een bewijs van kunde en van zuiver vakmanschap.

Sommige auteurs spreken ook van een «**roosterwerk**». Dit is in onze taal echter het verzamelwoord, dat buiten de blokrooster, ook de «**buikdenning**» en de «**wegeringen**» omvat.

Buikdenning is de naam voor de uitneembare vloerdelen in een boot of jacht, meestal bestaande uit onderling verbonden latten die als bodembedekking op spanten rusten. Ze vergemakkelijken de schoonmaak en het leeghozen van een boot.

Wegeringen zijn in de eerste plaats de langsversterkingen die op verschillende plaatsen in een sloep, boot of schip zijn aangebracht.

Daarom noemt men «**kimwegers**» de langsversterkingen die in de kim zijn aangebracht. In een sloep rusten de dofen op «**doftwegers**».

In een tweede betekenis zijn wegeringen langscheepse planken die aan de buitenkant van de spanten worden aangebracht teneinde de lading vrij te houden van de scheepszij en hierdoor roest en zweetschade te voorkomen.

Overdrachtelijk wordt het woord echter ook gebruikt voor het roosterwerk van latten op de bodem van een sloep.

Het verschil tussen buikdenning en wegering bestaat erin dat de buikdenning een houten vloer is van naast elkaar

liggende latten, terwijl de wegeringen een lattenstel is van licht gescheiden latten.

Sommige blokroosters hebben in het nederlands een bijzondere naam.

De blokrooster, aangebracht rond het standaardkompas, wordt de «**apetafel**» genoemd.

Het «**loodbordes**» is een platvorm uitgevoerd als blokrooster van waarop het handlood gehanteerd wordt.

«**Kanonbordessen**» zijn de roosters die rond het scheepsgeschut zijn opgesteld.

Een «**roerbordes**» wordt gebruikt door de roerganger.

Eertijds werden blokroosters gebruikt om de luiken af te sluiten en toch de ventilatie te verzekeren van het beneden liggend ruim. Men sprak dan van «**luikroosters**».

De uitbouw aan het voorschip, ter ondersteuning van de boegspriet, diende tevens als toilet voor de bemanning. De «**galjoenroosters**» die hierbij als loopvlak fungeerden vergemakkelijken de spoeling.

Voor men aan boord van de vissersschepen het ijs kende, bebruikte men een «**bun**». Dit was een met de zee in verbinding staande ruimte waarin de vis levend bewaard werd. Op die manier werd de kwaliteit van de vis op peil gehouden. De bun werd afgedekt met een «**bunrooster**».

Tot zover schijnt er nergens enig verwantschap te zijn met het franse «caillebotis».

We slaan er even de «Dictionaire de la mer» (Paris 1963) van Jean Merrien op na. Hij was een van de enigen die de franse maritieme termen ook etymologisch doorlichtte. We citeren:

- **caillebotis. nom masculin** - bouter en caille, mettre en lait caille, dont les grumeaux ou caillebotte sont en damier. placher en lattes croisées (barrotins, caillebottes) permettant l'écoulement des eaux et la ventilation. Le plancher des cockpits étanches et celui de la chambre des embarcations soignées, sont des caillebotis (on dit aussi paillol). Un caillebots sous le puits aux chaines, au-dessus de la gatte, permet aux chaines de secher.

We slaan ook even de betekenis van de verschillende gebruikte woorden na.

bouter = (du germa. Botan, frapper) mettre, placer caille, du verbe «cailler» (lat. coagulare) in de betekenis van:

1. stremmen (melk)

2. doen stollen (bloed)

(2) caille n.f.; = kwartel, in deze betekenis is caille van germ. oorsprong.

(3) caille. n.f. (v. caillou) peche a la traine, ligne de traine caillebotte = masse de lait caille.

(2) caillebotte n.f.; (v. le preced) contre petit morceau de bois (de, clef) pour rattrapper un écartement a la construction entre un membre et le borde. peu us.

- grumeau (lat: grumus) petite portion de matiere caille et gluante. Petit grain d'une matiere quelconque.
- en damier - in dambordvorm
- in ruitjesgoed
- paillof - mot provençal, de paler, paille, plancher en planches ou en caillebotis de la chambre arriere d'une embarcation: d'ou plancher leger ou cockpit d'un yack.
- gatte. provençal gata, jatte cuvette au fond du puits de chaine.

Laat ons ook even teruggaan in de tijd en de «Nouveau Glossaire Nautique d'Augustus Jal» (revision de l'édition publiee en 1848, heruitgegeven Paris, Mouton, La Haye 1978) consulteren.

We citeren weer:

caillebotis s.m. forme bottis

ouvrage de menuiserie, fait de lattes croises a angles droits, laissant entre elles des trous carres. Ces claires __ voies remplacent, soit en permanences, soit provisoirement, des panneaux plein, pour permettre l'aeration des entreponts et un certain passage de la lumiere.

in 1678 citeert GUILLET:

caillebotis ou treillis est un tillac a jour, ou un assemblage de pieces de bois mises en barreaux, bordées pour des hiloires, et placées aux ponts des vaisseaux de guerre, afin que la fumée du canon qui tire sous le tillac s'exhale par ces treillis.

- in 1831 volgens SUE in ATAR-GULL:

les caillebotis et le panneaux avaient été enlevés, afin d'aérer et sanifier le cale syn. caillebot of caillebote.

in 1740 - 1744 schrijft OLLIVIER in zijn «Traite de construction» f 91 v.

c'est un treillis qui fait partie du plancher de calerie et qu'on ne met qu'aux vaisseaux du quatrième rang et de fregates, quand leur galerie est placée au niveau du second pont, afin que le coup de mer trouve moins de prise contre cette galerie.

caillebotis de poulaine.

- in 1740 - 1744 steeds volgens OLLIVIER. «Traite de constr» fo 91 v ce sont des caillebots, semblables a ceux des ponts poses en avant entre les barrotins du poulaine ou seulement des barrotins de caillebotis poses en long et enchassés sur le barrotin de poulaine.

Uit de aangehaalde citaten blijkt dat het woord in de 17de eeuw reeds typisch frans was.

We kunnen ook nog even nagaan hoe het «ding» in de verschillende andere talen heet:

it.: carabottino, grata, graticola, grigliato, carabottino.

esp.: ejaretado

port.: xadres (tampa de)

roum.: gratar (afgeleid uit het latijns. zie engels grating)

bret.: kaibouti (waarschijnlijk afgeleid uit het frans)

eng.: grating (afgeleid uit jong-latijns grata, var. van crata - lat crates)

neerl.: roosterwerk - blokrooster

all.: rosterwerk, grating (ontleend aan het nederlands en het engels)

sued.: trall

dan.: treumevaerk

norw.: tralle

rus.: resercatynjastil

pol.: kratownica, gretung (dit laatste waarschijnlijk ook uit het engels)

serboecr.: ispreplentena podnica

turk.: kafes

Uit dit overzicht blijkt dat het italiaans, spaans, portugees, roemeens en engels hun woord aan het latijns ontleenden. De andere talen gaven het een eigen (meestal) omschrijvende naam: rooster, trall, treumevaerk, caillebotis of ontleenden uit het engels of nederlands.

Het frans fungeerde zelf als leentaa! want caillebotis werd overgenomen in het bretoens.

Uit het voorgaande mogen we besluiten dat «caillebotis» een door en door frans woord is.

N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE

Moervaartkaai 15, B-9020 GENT
(langsheen het kanaal Gent-Terneuzen)



NIEUWBOUW - OMBOUW - HERSTELLING

MOTORISATIE -

SCHEEPSELECTRICITEIT - ELECTRONICA

MEKANIEK - MEUBEL- en SCHRIJNWERK

Electrische dwarshelling
lengte 140 m.

Droogdokken
130 m. x 13 m. x 5,30 m.

Tel. werf
(091)45.04.01

Tel. droogdok
(091)53.15.11

Na kantoortijd:

(091)28.24.86 (ir. H. Mainil)
(055)45.59.56 (ir. J. Verhoest)
(091)45.04.72 (G. Rijckaert)
(03)888.30.75 (F. De Wilde)

Telex 11.522

Enkele kleinere meesters van het einde der 19de eeuw (I):

Franz Binje
Henri Stacquet
Victor Uytterschaut
Guillaume Vogels
Eugène Wolters

Door Norbert HOSTYN, lic. kunstgeschiedenis - conservator stedelijk Museum Oostende

INLEIDING

Tal van vorige afleveringen waren gewijd aan «full-time» marineschilders werkzaam in de tweede helft der 19de eeuw: François en Auguste MUSIN, P.J. CLAYS, Louis ARTAN, Henri PERMEKE, Henri CASSIERS...

Ook andere meesters leverden merkwaardige prestaties in het genre, zonder daarom op de eerste plaats marineschilder te zijn: de rush naar de kust, het badtoerisme, zal daar wel niet vreemd aan geweest zijn.

In deze en volgende afleveringen even heel kort de voor- naamste persoonlijkheden.

Voor verzamelaars evenveel aanraders!

FRANZ BINJE

Liège, 1835 - Brussel, 1900

Binje ontving zijn artistieke opleiding bij Henri VANDER- HECHT, schilder van landschappen, stadshoekjes en zee-

gezichten, auteur ook van litho's met Oostendse gezichten. Het grootste gedeelte van zijn leven woonde BINJE te Brussel, Trooststraat 152.

BINJE schilderde bijna uitsluitend dieren, landschappen en zeegezichten eerst realistisch, later voorzichtig door het impressionisme beïnvloed. Hij werkte zo te zien graag en veel langs onze Noordzeekusten, dit blijkt althans uit vele titels van zijn doeken.

Naar het Salon 1881 te Brussel stuurde hij zowel olieverven («Spaanse paardjes», «Zonsondergang») als aquarellen («Staketsel te Blankenberge»). Aan de tentoonstelling «Blanc & Noir» te Brussel in 1886 deed hij mee met een «Omgeving van Brussel».

Tijdens het Salon 1890 te Brussel kocht Leopold II een «Gezicht te Mariakerke» van hem.

Werk van Franz BINJE bevindt zich in de musea van Antwerpen, Brussel & Liège. Dat laatste museum bezit «Schuren te Middelkerke» en «In de Kempen».

GUILLAUME VOGELS — HET STRAND TE OOSTENDE — Museum, Elsene.

Een olieverschets met rake vlugge impressionistische toetsen. Een snap-shot van het zomerse strandleven te Oostende, de vuurtoren op de achtergrond.



HENRY STACQUET

Geboren te Brussel op 25 november 1838

Overleden te Schaarbeek (Brussel) op 20 november 1906

Henry STACQUET was aanvankelijk een beambte bij de Nationale Bank te Brussel. Hij beoefende het kunstschilderen als amateur. Via contacten met artiesten uit zijn vriendenkring - Hyppolite BOULENGER, Alfred VERWEE, J. TH. COOSEMANS & Franz COURTENS, perfectioneerde hij zijn techniek.

In 1870 debuteerde hij op het Gentse Salon onder een schuilnaam. STACQUET schilderde toen bij voorkeur Kempenlandschappen en gezichten op het Brabantse platteland.

Naderhand schilderde hij bij voorkeur marines en dorpsgezichten, alsook interieurs. STACQUET werkte toen veel langs de Belgische kust en in Nederland.

Na zijn debuut in 1870 werd hij een succesvol aquarellist door op vele binnen- & buitenlandse tentoonstellingen te zien was.

STACQUET was een actief lid van de «*Société Royale Belge des Aquarellistes*» en deed mee aan de tentoonstellingen die deze maatschappij inrichtte. In 1901 werd hij voorzitter van die kring.

In 1875 stichtte hij samen met Louis ARTAN, Pericles PANTAZIS en een aantal Brusselse kunstliefhebbers de avant-garde kunstkring «*La Chrysalide*». Later zou James ENSOR zich ook daarbij aansluiten.

Na zijn overlijden, ging in 1907 een retrospectieve tentoonstelling door in de *Cercle Artistique* te Brussel.

HENRI STACQUET — STAKETSEL EN UITVARENDE VISSERSBOTEN.

Brussel, K.M.S.K. (Foto A.C.L.).

Van Stacquet boeien ons hier vooral zijn aquarellen met vlugge impressionistische trekken waarin hij onze kust vastlegde.

VICTOR UYTTERSCHAUT

Geboren te Brussel op 17 november 1847

Overleden te Boulogne (Fr) op 4 oktober 1917

Woonde Rue de la Grosse Tour, 16 te Brussel

UYTTERSCHAUT was een leerling van Paul LAUTERS aan de Brusselse Academie.

Hij debuteerde in 1866 met houtskooltekeningen en van 1870 toonde hij voornamelijk aquarellen.

Hij was trouwens een actief lid van de «*Société Royale Belge des Aquarellistes*».

UYTTERSCHAUT werkte voornamelijk langs de Vlaamse en de Hollandse kust, occasioneel ook langs de Azurenkust.

Hij nam deel aan het «*Salon des Marinistes*» in het Oostendse Kursaal (1902) en aan het Salon 1906 in hetzelfde gebouw, toen met een «*Boot te Cannes*».

Musea:

Anderlecht

Antwerpen

Brugge («*Bloeiende boomgaard*»)

Brussel («*Gestrande sloepen*»)

Elsene

Mons





HENRI STACQUET — VISSERSBOTEN OP WOELIGE ZEE — Gent, Museum voor Schone Kunsten.

Een typische marine van STACQUET met vlotte weergave van de eigenheid van woelig water en bewolkte hemel. Vrucht van aandachtig observeren.

EUGENE WOLTERS

Geboren te Venlo (Nederlands Limburg) in 1844.

Overlijdens-plaats en datum niet gekend.

Studeerde aan de Antwerpse academie bij BEAUFAUX, VAN LERIEUX & J. JACOBS.

Was daarna 3 jaar leerling van François LAMORINIÈRE. In de jaren 1869-1870 werkte hij te Moyland nabij Kleef in Duitsland.

In 1894 werd hij Belg genaturaliseerd.

In het Salon 1881 te Brussel exposeerde hij «De Schelde te Rupelmonde bij laag tij» en «Visseren snellen een brandend schip ter hulp - Franse kusten».

GUILLAUME VOGELS

Brussel, 1836 - Elsene, 1896

VOGELS was eigenaar van een huisschildersbedrijf te Brussel: «Peinture et Décoration», en zoals zovele huisschilders was hij een verdienstelijk amateur.

Een werknemer van het bedrijf, niemand minder dan de Griekse kunstschilder Pericles PANTAZIS en intieme vriend van VOGELS tilde door zijn enthousiasme en zijn eigen avantgardisme richting impressionisme het werk van VOGELS stilaan boven de middenmaat, tot werkelijk voor de tijd revolutionaire kunst.

Over zijn debuutjaren is weinig geweten. Als kunstenaar zou hij al in het begin van de jaren zeventig hebben gedebuteerd om pas rond 1880 in het artistieke leven op het voorplan te treden. Hij kende Boulenger en Artan, was wellicht in Frankrijk.

Vanaf 1878 exposeert Vogels bij de modernistische vereniging La Chrysalide. In 1883 is hij medestichter van Les Vingt; hij speelt in deze groepering een voorname rol en zal na de ontbinding ervan lid worden van *La Libre Esthétique*, waarin de vooruitstrevende ideeën van *Les Vingt* verder leefden. In 1884 stelt hij in de *Cercle artistique et littéraire* tentoon, samen met Ensor en de Nederlander Storm van 's-Gravensande, en in hetzelfde jaar wordt een van zijn aquarellen als het beste werk opgemerkt in de eerste tentoonstelling van *Les Hydrophiles*, een tegenhanger van *Les Vingt*, gespecialiseerd in de aquarel.

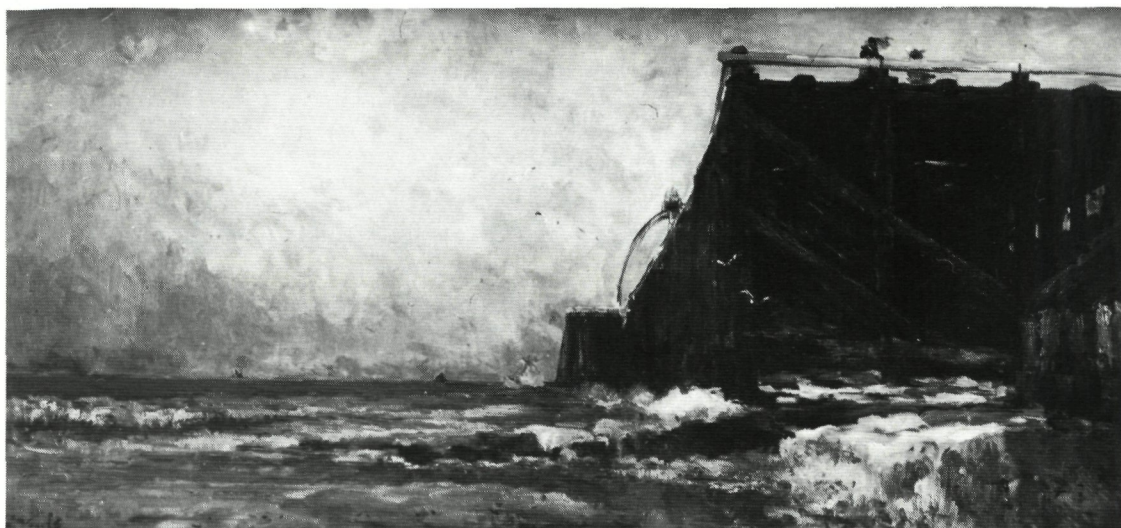
Vogels was weinig in het buitenland en schilderde voornamelijk in Brussel en omgeving, en aan de Belgische kust.

Zijn thematiek omvat naast zuivere landschappen en marines ook stadsgezichten en gezichten in de buitenwijken, die hij graag onder slechte weersomstandigheden weergaf. Ook stillevens en bloemstukken vormen een belangrijk onderdeel van zijn repertoire. Aangezien hij zelden zijn werken dateerde en er weinig documenten omtrent zijn loopbaan bekend zijn, is het moeilijk om binnen zijn vrij homogeen oeuvre een ontwikkelingslijn vast te leggen. In

grote trekken evolueerde Vogels vanuit het romantisch-realisme van zijn generatiegenoten Boulenger en Artan, naar een persoonlijk impressionisme, waarin de vrije, soms ongecontroleerde borstel- en paletmestechiek, de

schetsmatigheid en het gebruik van een rijke matière kenmerkend zijn.

Met deze stijl had hij vrij veel invloed, o.m. op Ensor.



GUILLAUME VOGELS — STAKETSEL TE OOSTENDE.

Tijdens zijn verblijven te Oostende verbleef VOGELS ongetwijfeld in het hotel «Du Phare», uitgebaat door de vader van Willy FINCH, vriend van VOGELS en zelf notoir kunstschilder.

Van het hotel was het maar een sprongetje tot bij het Oostends staketsel, dat we hier in kikvorsperspectief krijgen. Werkelijk een monumentaal gezicht! Let ook hoe VOGELS graag stormweer weergaf!



BELGIE ENGELAND

FELIXSTOWE ○

DOVER ○

○ **ZEEBRUGGE**

○ **OOSTENDE**

- Tot 36 overvaarten per dag over 3 routes.
- Tot 12 overvaarten Zeebrugge-Dover en 4 overvaarten heen en terug Zeebrugge-Felixstowe
- Tot 12 overvaarten per Jetfoil tussen Oostende en Dover
- Oostende-Dover per Jetfoil in 100 minuten
- Gemakkelijke train-boot of Jetfoil verbindingen België-Groot-Brittannië.
- Videofilms, belastingvrije winkels en restaurant aan boord.
- Kortingen voor Minitrips

TOWNSEND THORESEN



Townsend Thoresen - RMT - Koloniënstraat 18-24 - 1000 Brussel - Tel. 02/513 29 80

Vasco da Gama

Door A. Jacobs

Vasco da Gama werd geboren te Sines, een kleine havenplaats in Zuid Portugal, het jaar van zijn geboorte is niet precies gekend maar hij moet in 1497 ongeveer dertig jaar oud zijn geweest. Zijn familie behoorde tot de kleine adel en zijn vader bekleedde een hoog staatsambt. Vasco zelf had zich reeds als goed zeeman in dienst van koning Manoel onderscheiden en stond bekend als een wetenschappelijk ontwikkeld en tegelijkertijd wilskrachtig en ondernemend man. Hij leek wel geschikt voor de rol, die hem toebedacht was. Het belangrijkste bij elke ontdekkingsreis is steeds geweest te weten, waar je heen wilt en de middelen te hebben om er te geraken. Doelbewuste mannen hebben alleen naar plaatsen gezocht, die, naar zij meenden, werkelijk bestonden; zij kwamen er alleen als ze erin slaagden sponsors te vinden. De aard van de plaats van bestemming was dikwijls geheimzinnig, haar grootte en rijkdommen berustten veelal op veronderstellingen. Stormen, schipbreuken, vijandige bewoners, waren de gevaren, die alle zeelieden bedreigden en de ontdekkingsreiziger bereidde er zich zo goed als mogelijk op voor ze te kunnen overwinnen. Het bruisende kielzog en het lied van de wind in de tuigage riepen herinneringen op aan grote gebeurtenissen waarvan deze wateren getuige zijn geweest. De ervaring had geleerd dat een gewoon karveel geen weerstand genoeg had om op hoge breedtegraden om de Kaap te zeilen. Bovendien had het niet voldoende laadruimte en bood het de bemanning op een lange reis geen bescherming genoeg. Er werden vier schepen uitgerust en vierkant getuigd. Samen beschikten de schepen over 20 kanonnen. De manschappen waren gewapend met kruisbogen, bijlen en pieken en droegen leren wambuisen met metalen borstplaten. De officieren droegen een harnas en een zwaard, maar vermoedelijk alleen als er sprake van gevechten was. De kwaliteit van de inlichtingen waarover Da Gama beschikte, kwam tot uiting in de zekerheid en het vertrouwen waarin de reis gemaakt werd. De uitrusting van de schepen stond onder leiding van Bartolomeu Dias. De Gama's speurtocht naar Indië heeft, naar men zegt, 6000 percent winst opgeleverd. De nieuwe handelsroute om Afrika verminderde het belang van de Middellandse Zee en veroorzaakte het verval van Venetië's macht. De ster van Portugal, Spanje, Engeland en Holland rees. Het atlantische tijdperk was aangebroken. Portugals karvelen hadden Afrika gerond en de poort naar het Oosten stond open. Da Gama gesterkt door een volle aflaaf, kreeg van de koning een zijden banier met het kruis van de Orde van Christus dat hij zwoer in tijden van tegenspoed en in het aangezicht van de ongelovigen hoog te houden. Op 8 juli 1497 voeren vier schepen uit Lissabon de brede Taag af onder bevel van een ridder des konings. Zijn orders luiden: Het christelijk geloof te verkondigen en koninkrijken en nieuwe landen met grote rijkdommen te bevrijden uit de handen van de barbaren. Over de wederwaardigheden van deze belangrijkste reis bestaan verschillende lezingen, die omtrent talrijke bijzonderheden grote tegenstrijdigheden aanwijzen. De beste en meest betrouwbare bron



schijnt het dagboek te zijn van een onbekende deelnemer aan de tocht. Het wordt gewoonlijk met de naam «Roteiro» aangeduid. Het oorspronkelijk handschrift is, spijtig genoeg, verloren gegaan en we moeten ons tevreden stellen met een kopie, die in het begin van de 16e eeuw blijkt gemaakt te zijn en nu in de Portugese staatsarchieven berust. Op het eerste deel van de reis, langs het uitstekende deel van Afrika, werd de vloot begeleid door Bartolomeu Dias, ontdekker van Kaap de Goede Hoop. Na enkele dagen zou Dias' karveel koers zetten naar de Goudkust. Maar nu was de veteraan nog aan boord om de koers rond Afrika te bespreken. Da Gama zou in zuidwestelijke richting blijven doorvaren, weg van de kust; hij wou met deze koers ook de tegenwinden en zeestromingen in de golf van Guinea ontwijken. Hij naderde de Zuid-Amerikaase kust tot op 600 mijlen afstand. Pas later zou hij oostwaarts zeilen naar kaap de Goede Hoop, dat betekende 3500 mijl over open zee, meer dan wie ook voordien had volbracht! (Het volgen van deze koers wijst op reeds eerder verworven kennis en later zouden alle schepen op weg naar Oost-Indië deze koers aanhouden.) Dias nam afscheid aan de



Yv. 150

Kaapverdische Eilanden. Da Gama veranderde van koers en zocht de wijde oceaan op. Hij pikte de zuidoostelijke



Yv. 9

passaat op. Drie weken stond er een gunstige halve wind, de geringe helling van de dekken veroorloofde nauwkeurige observaties met de astrolabus. Maar nadat de vloot koers had verlegd naar Afrika werd de wind wisselvalliger. Ziekten namen toe, voedsel beschimmelde, het drinkwater stonk. Da Gama begon te beseffen dat hij te vroeg oostwaarts was gegaan en bevond zich nu in een gebied dat later door zeelieden de «paardebreedten» werd genoemd. Ondanks de grote omweg kon na drie lange maanden Afrika worden waargenomen. Ze bereikten het land iets ten noorden van de Kaap.



Yv. 7

Langs de oostkust van Afrika bereikten zij het verste punt dat Dias had bereikt en noordwaarts naar Mozambique. Hier was een druk handelscentrum. Men legde de Portugezen allerlei moeilijkheden in de weg daar de Mohammedanen in de vreemdelingen niets anders zagen dan lastige handelskonkurrenten; dezelfde tegenwerking ondervond Gama te Mombasa waar hij slechts met de grootste moeite een loods kon bekomen om zijn schepen naar het verderop gelegen Melinde te brengen. Hier wachtte hem een onverwacht hartelijk onthaal en de Rajah hielp de Portugezen zoveel hij kon, en verschaftte hem bovendien een betrouwbare loods die de vloot over de Indische Oceaan moest brengen. De zeelieden vergaapten zich aan dhow's, geladen met kruidnagelen en peper, goud en zilver, parels en edelstenen. Ze zagen voor het eerst kokosnoten, «vruchten zo groot als meloenen, waarvan de kern werd gegeten» vermeldt de kroniekschrijver.



Yv. 101



Yv. 657



Da Gama stak de Arabische Zee over, na 25 dagen en 2200 mijl nam de uitkijk Malabar waar. Twee dagen later bereikte men Calicut Men schreef 20 mei 1498. Tien maanden en twee weken waren verstreken sinds zijn vertrek uit Lissabon. Calicut was een levendige handelsplaats. Daar kwamen op de markt edelstenen en kaneel van Ceylon, parels van Manar, kruidnagels van de Molukken, muskaatnoten van de Banda eilanden, peper van de Malabar-kust, kamfer van Borneo en Sumatra. De schrijver van de «Roteiro» zegt woordelijk: «Hier worden de specerijen door de Arabische schepen aan boord genomen en naar Djeda (de haven van Mekka) gebracht, en met gunstige wind duurt de reis daar een 50 dagen; daar wordt de koopwaar gelost en na aan de Sultan de gebruikelijke tol betaald te hebben, in kleinere schepen overgeladen, die ze over de Rode Zee naar Suez brengen, waar nogmaals een tol geheven wordt. Van hier worden de specerijen dan op de rug van kamelen in 10 dagen naar Kaïro gevoerd, en hier is nogmaals tol te betalen en op die weg gebeurde het niet zelden dat de karavaan door rovers (Bedoeïenen) werden overvallen. In Kaïro gaat de koopwaar nu weer op een schip dat de nijl afvaart tot aan een plaats Rosette genaamd waar opnieuw tol verlangd wordt. Hier wordt dan alles nog eens op kamelen geladen en in een dagreis naar Alexandria gebracht waar de galeien van Genua en Venetië de koopwaar komen afhalen. Het moet dan ook geen verwondering baren dat Europa zocht naar middelen om de specerijen goedkoper in handen te krijgen. De pakhuizen puilden uit van Indische specerijen, weefsels uit China, binnelandse kruiden. Hier heerste de Samorijn, een hindoe die Da Gama kort na zijn aankomst vriendelijk ontving. Tijdens deze audiëntie vertelde hij de vorst dat het niet om goud of zilver was dat hij en zijn voorgangers zoveel moeite hadden gedaan om Indië te bereiken, maar omdat zij wisten dat hier christenvorsten waren. Na drie maanden laden van allerlei specerijen vertrok men weer naar huis waar hij in 1499 vol luister werd ontvangen. Hij had immers een enorme prestatie verricht, het grootste waagstuk in de geschiedenis van de Europese zeevaartkunde, tot dusver volbracht. In ieder geval overtrof hij Columbus, want Da Gama had met veel meer en grotere moeilijkheden te kampen, ondermeer met ongunstige winden. Da Gama werd in de adelstand verheven en kreeg de titel «Admiraal van de Indische zee». Het resultaat van deze reis was alleszins zeer bevredigend: de onkosten waren door de meegebrachte koopwaar meer dan vergoed en de onderneming liet nog een aanzienlijk winstoverschot. Het verslag over de oversteek van de Indische Oceaan is wanhopig ontoereikend. Er bestaan slechts drie korte paragrafen. De eerste zegt dat het land naar het noorden een grote baai met een zeeëngte omsloot; dat er veel grote steden waren met inbegrip van Quambay, en 600 bekende eilanden, de Rode Zee en het «huis» van Mekka; de tweede dat de Poolster, die ze sinds lang niet meer hadden gezien weer zichtbaar was. De derde dat na drieëntwintig dagen geen land te hebben gezien eensklaps vrij hoge bergen werden ontwaard na al die tijd voor de wind te hebben gezeild ongeveer 600 mijlen werden afgelegd. Opnieuw had Portugal een belangrijk hoofdstuk geschreven in de geschiedenis van de ontdekkingsreizen. Bovendien was deze zeereis van beslissende betekenis voor het handelsverkeer tussen Europa en Indië, dat voordien steeds over land via eindeloze ka-

ravaanroutes plaatsvond. Da Gama speelde nog een belangrijke rol bij de strijd om Voor-Indië. Aan het hoofd van de Portugese vloot dwong hij de Indische vorsten tot handel met Portugal. In 1524 werd Da Gama tot onderkoning in Indië benoemd. In datzelfde jaar echter stierf hij op de vooravond van Kerstmis. Per schip werd zijn stoffelijk overschot overgebracht naar Portugal waar het in de kerk van de Jeronimos in Lissabon werd begraven. Nu de weg be-

kend was, handelde Portugal snel: binnen een jaar zeilde Pedro Alvares Cabral naar de Oost met 13 schepen. Net als Da Gama maakte hij een wijde boog om Afrika heen, zo wijd, dat hij Brazilië ontdekte en het in beslag nam voor zijn koning. De vloten begonnen nu jaarlijks naar Indië te varen en hun lading maakte Lissabon tot de marktplaats van Europa.



BRIQUET BELGIAN NAVY

Nieuw - Nouveau
Aansteker & Stylo
Briquet & Stylo
650,- Fr.

+ 30,- fr. verzendingskosten
+ 30 fr. frais d'expédition

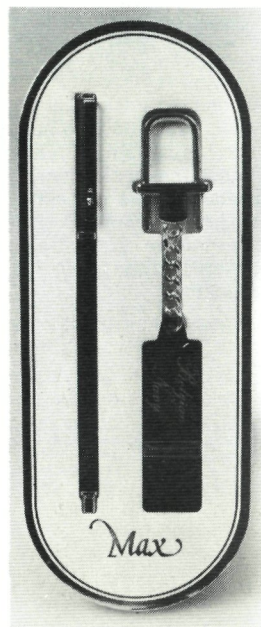


AANSTEKER

PORTE-CLEFS BELGIAN NAVY

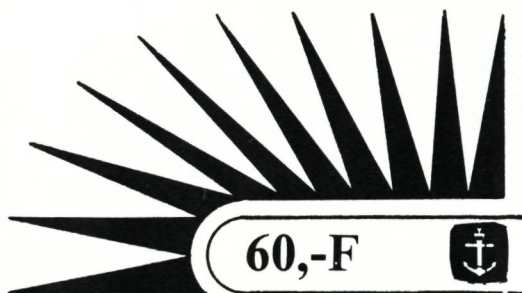
Nieuw - Nouveau
Sleutelhanger & Stylo
Porte-Clefs & Stylo
350,- Fr.

+ 30,- fr. verzendingskosten
+ 30,- fr. frais d'expédition



SLEUTELHANGER

Nieuw - Nouveau



INSIGNE (CRAVATE OU REVERS)
KENTEKEN - DASSPELD



IN MEMORIAM LOUIS VAN ACKER op rust gesteld Opperreester - Telegrafist van de Zeemacht



Velen onder ons noemden hem «Chief Van Acker». Het zijn de ontelbaren die hem hebben gekend als mens en als leider van wie de ingeboren diepmenselijkheid in zijn omgang, gekoppeld aan de wijsheid van zijn uitspraken, spontaan ieders respect afdwongen. Anderen noemden hem bij zijn voornaam «Lowie». Tot hen behoren zijn talrijke vrienden en zij die zich met hem verbonden voelden door banden van gemeenschappelijke idealen van eer en vaderland.

Zijn gedachtenisprentje herinnert aan zijn tijd bij de Zeemacht, bij de koopvaardij en de vier lange oorlogsjaren bij de Royal Navy.

In elk van die perioden primeerde bij hem de drang om kennis mede te delen aan anderen. Het was hem als het ware ingeboren. Dit kwam tot uiting in zijn beroepskeuze

«het Onderofficiersschap». Hierin is hij zijn ganse leven lang een lichtend en stichtend voorbeeld geweest waarvan een natuurlijk gezag uitstraalde dat hem met eerbied deden benaderen. Hij was een plichtsbewust en onkreukbaar man. Zijn uitspraken en beslissingen, meer gericht op overeenkomst dan op strak beding, leidden tot wederzijdse aanvaarding en begrip. Daardoor werd hij een vertrouwensman in brede kring.

Ook buiten de verbindingen, bleef hij de wijze raadsman op wiens gezag en onpartijdigheid steeds beroep kon worden gedaan.

Zijn levenskracht, zijn logische geest, blijven ons bij. Ze overtroffen, samen met zijn ijzersterke wil, de langzame lichamelijke aftakeling. Hijzelf was zich in de eerste plaats volledig bewust van het gebeuren maar, met de kalmte hem eigen, aanvaardde hij dit als het beëindigen van een hem opgedragen taak en met de sereniteit van iemand die is blijven geloven in de mens en in de wereld.

Moge deze gedachte voor U, de treurende familie, voor al zijn kennissen en vrienden uit zijn lange carrière, een troost zijn verhoogd nog met de zekerheid dat de herinnering aan «Lowie» levendig zal blijven in onze geesten.

Geboren te Wondelgem op 10 november 1913 en overleden te Merksem op 21 november 1986, gesterkt door de Heilige Sacramenten. Een grote schaar vrienden had eraan gehouden «Lowie» op woensdag 26 november 1986 om 11 uur in de parochiekerk van Sint Franciskus te Merksem een laatste groet te brengen.

J.B. Dreesen



DE EERSTE KLAS TELEGRAFISTEN VAN DE ROYAL NAVY - SECTION BELGE TE SKEGNESS IN 1940



1. Georges RASSAERT; 2. Désiré GESELLE; 3. Gustaaf PIERRE; 4. Louis VAN ACKER; 8. Marcel RAU; 5 + 6 + 7 zijn de Commandant van HMS. Royal Arthur, het trainingskamp van de Royal Navy te Skegness en twee onderrichters van de telegrafistenopleiding.

Des hommes qui ne craignent pas de se mouiller...

(s) Saint Bernard du Spuikom.

Il est singulier de constater qu'il existe certains métiers que seuls des événements dramatiques mettent en lumière. L'annonce d'une catastrophe minière par exemple, éveille la curiosité de gens qui jusqu'alors ignoraient les problèmes et les risques encourus par les mineurs.

Le récent naufrage d'un chalutier nieupoitais en mer d'Irlande fit soudain prendre conscience des difficultés et des dangers auxquels était confrontée toute une communauté de pêcheurs!

Les exemples sont multiples dans de nombreux domaines.

Il y a quelques mois à peine, c'était la corporation des Artificiers-Démineurs qui faisait la «une» des médias lors de la tragédie de Houthulst.

Que savait-on de ces hommes, de leurs missions quotidiennes, de leur formation et de leur motivation? Peu de chose!

Profanes mais désireux d'en apprendre davantage, nous prîmes contact avec un «démineur»; le 1 LTZ Daems, commandant de Service de Déminage de la Force Navale.

Il nous expliqua que ce Service fut créé au lendemain de la guerre de 1940-45, dans le but de neutraliser et de détruire les mines marines qui parsemaient nos eaux territoriales et nos plages.

Ces armes redoutables, quoiqu'inventées depuis fort longtemps, subirent au fil des temps, des perfectionnements qui les rendirent de plus en plus performantes.

L'engin explosif sous-marin employé avant 1914 était la mine dormante. On la déposait en mer, mais son explosion était commandée de la terre ferme dès qu'un bâtiment ennemi passait à proximité. Cet engin fut bientôt remplacé dans sa mission destructive par une mine automatique. Celle-ci explosait soit au contact, soit à une certaine distance. Ces mines flottantes, du type «à orin» étaient maintenues en immersion grâce à un filin (orin) capelé à une ancre appelée «crapaud».

C'est au cours de la guerre russo-japonaise, en 1904, dans les parages de Port-Arthur que les mines sous-marines automatiques furent utilisées pour la première fois en grand nombre.

Pendant la première guerre mondiale, les belligérants mouillèrent au total plus de 200.000 mines automatiques. Elles coulèrent plus de 600 navires de commerce alliés ou neutres, représentant une perte de plus d'un million de tonnes.

Aux Dardanelles, dans la seule journée du 18 mars 1915, pas moins de deux bâtiments de ligne français et un anglais sautèrent sur des mines et coulèrent, tandis qu'un 4e navire était gravement endommagé.

Pour défendre des accès stratégiques ou pour couler à la fois des navires de surface et des sous-marins, les techniciens étudièrent pendant l'entre-deux-guerres des systèmes de mise à feu plus sophistiqués encore, capables de faire exploser les mines, non seulement au contact des coques mais aussi influencées à distance, par le champ magnétique de masses métalliques ou le bruit des hélices brassant l'eau. La dernière guerre vit apparaître les mines automatiques à influence magnétique et/ou acoustique.

Tout au long des hostilités, les deux camps tentèrent de rendre ces engins plus complexes afin de déjouer toute tentative de dragage ou de désamorçage des systèmes de mise à feu.

Les mines, de quelque modèle qu'elles soient, sont mouillées en principe dans les eaux ennemies sur les lignes maritimes de communication ou aussi à la sortie des ports occupés par l'ennemi. Elles peuvent encore être déposées devant une côte amie pour y créer un obstacle supplémentaire à un débarquement offensif éventuel. C'est ainsi que les Allemands mouillèrent des mines offensives sur les bancs de la mer du Nord, près des côtes anglaises et des mines défensives le long du littoral européen.

Plus d'un demi million de mines de tous types furent mouillées par les forces en présence, elles causèrent la perte de plus de 5.000 navires.

Comment procède-t-on au minage d'une portion de mer?

Anciennement cette mission était confiée à de vieux navires transformés, anciens bâtiments de guerre ou de commerce, comme ce fut le cas vers les années 1914 à 1918. Les ferry-boats immobilisés par les hostilités convenaient parfaitement pour ce genre de travail à cause de leur faible tirant d'eau et de leur bonne tenue de mer.

On constata cependant que les mouillages de mines les plus efficaces étaient ceux exécutés rapidement et par surprise; on utilisa dès lors des navires plus rapides et de capacité plus importante.

Les Allemands se servirent de croiseurs légers et les Anglais de destroyers. La France construisit un nouveau type de croiseur spécialement conçu à cette fin. Ce fut la

série des PLUTON de 4.800 tx pouvant filer 30 noeuds. Elle utilisa encore des contre-torpilleurs filant 45 noeuds tels les TERRIBLE, FANTASQUE, MALIN etc. et des avions.

D'autres, plus lents -CASTOR, POLLUX - transportant 3 à 400 mines, furent affectés aux opérations côtières.

L'Italie élaborait des vedettes rapides de faible capacité (10 mines) destinées aux mouillages offensifs.

Les Allemands, sous-marinières spécialisés, eurent dès 1910 des petits submersibles mouilleurs de mines. Les français et les Anglais les suivirent dans cette voie vers 1915. Les premiers de ces sous-marins étaient de petits bâtiments de 670 tx., filant 12 noeuds en surface et 9 noeuds en plongée, ayant un rayon d'action de 14.000 km. Ils transportaient 32 mines de 1.000 kg. Puis vinrent les submersibles de 1.800 à 2.000 tonnes pouvant embarquer jusqu'à 120 mines.

Dès 1939 on procéda au mouillage de mines magnétiques. Elles étaient parachutées d'hydravions allemands volant à basse altitude. De cette façon, le choc au contact de l'eau était amorti et le mécanisme délicat de mise à feu ne subissait aucune avarie. Ils choisirent de préférence comme zone de dropping, l'estuaire de la Tamise et les chenaux de la mer du Nord. Les avions poussèrent la hardiesse jusqu'à miner l'intérieur des ports et les musoirs des jetées, là où les sous-marins n'auraient pu s'aventurer.

La riposte anglaise ne se fit pas attendre. La Royal Air Force mina les ports de la Baltique et les hauts fonds du Sund, et ceux du Grand et du Petit Belt. La sortie de Mers-el-Kebir fut également barrée par des mines magnétiques, ainsi que les estuaires de la Loire, de la Gironde et autres fleuves occidentaux.

On estime que sur les 200.000 mines à influence déposées devant les côtes de France par les Alliés, plus de 20% furent lancées par des avions.

Lorsque l'Armistice fut signé en 1945, des milliers de ces engins de mort infestaient encore nos eaux territoriales. C'est à la ZMFN que fut confiée la délicate mission de débarrasser nos côtes et estuaires de ces dangereuses «reliques». Elle eut également à nettoyer une partie du territoire national des bombes d'avions et obus de toutes sortes qui, n'ayant pas explosé au moment de l'impact, constituaient un danger permanent pour les populations et le commerce.

En fait, le déminage revêt deux aspects essentiels : le dragage, qui ne concerne que les mines marines ; et le déminage proprement dit.

Le nombre de missions effectuées annuellement est élevé, comme en témoigne le tableau ci-dessous :

Année	Nb. de missions de tous types	Quantité de TNT traitée. En kg.	Observations
1980	515	41.857(*)	6 bombes 3 mines.
1981	344	49.487	19 bombes 6 mines.
1982	450	246.060	11 bombes 3 mines.
1983	485	104.762	23 bombes 3 mines.
1984	531	94.509	3 bombes 7 mines.
1985	509	111.161	2 bombes 4 mines.
1986	300	80.000	Chif. établi fin août.

(*) Par «Kg. de TNT traités» on comprend non seulement les bombes, mines etc. des deux guerres qui ont été désamorçées/neutralisées, mais aussi les munitions et explosifs de nos forces armées. En effet, lorsque ceux-ci sont périmés, ils sont confiés au Groupe des Plongeurs-Démineurs qui procède à leur destruction en mer, selon un modus operandi que nous décrirons dans un prochain article.

En temps de paix, les mines et autres engins explosifs détectés sont le plus souvent «pétardés» ; c'est-à-dire détruits par une charge explosive placée à proximité. Mais lorsque pour certaines raisons cette dernière solution ne peut être envisagée, on recourt alors au désamorçage de l'engin pour le neutraliser. Ce type d'intervention particulièrement délicat et non exempt de risques, est confié aux plongeurs-démineurs de la Force Navale.

Leur Service fut officiellement basé à Ostende en 1956, et reçut alors son appellation actuelle de GROUPE DES PLONGEURS-DEMEINEURS, mieux connu sous l'abréviation militaire de NAVCLEARMIN.

Depuis sa création, ce Service n'a cessé de se développer et de diversifier ses tâches.

Dès 1948, dans le cadre de ses obligations vis-à-vis de l'OTAN, la ZMFN s'était constituée une flotte de dragueurs/Chasseurs de mines pour garantir en cas de conflit, l'accès permanent aux ports d'Anvers, de Gand, de Zeebruges et d'Ostende. C'est encore à bord de ces unités que sont embarquées des équipes de «plongeurs-démineurs».

Leur mission y est triple :

- identification du type de mine découverte,
- identification et étude de son système de mise à feu,
- et enfin sa neutralisation et/ou destruction, ceci en fonction des situations données.

Mais le Groupe des Plongeurs-Démineurs de la F.N. exécute également des missions à terre. C'est lui qui intervient auprès des entreprises de terrassement lorsqu'elles mettent à jour des explosifs divers ou lorsque des pêcheurs remontent des mines dans leurs filets. Ou encore lorsqu'elles sont ramenées en surface au cours de travaux de dragage de passes navigables, comme ce fut le cas récemment dans l'Escaut et à Zeebruges.

Toutefois ces activités ne sont pas limitées au domaine militaire. Le Groupe participe également à différents programmes de recherches océanographiques, prélevant des échantillons d'eau ou de sédiments marins, ou encore installant et contrôlant des appareils destinés à l'étude hydrographique.

Il assume encore des travaux de routine ou d'entretien sur les navires de la Régie Maritime ou les Jet-foils ; quand il n'est pas chargé par le Ministère de la Justice de relever des cadavres ou des indices quelconques dans les rivières et canaux...



Vestige de 1914-18, mais gare au contact!

Le nombre de missions « en plongée » se répartit comme suit :

Année	Pour le compte de la Force Navale	Autres	Total
1982	95	106	201
1983	78	124	202
1984	236	112	348
1985	183	103	286

Comment devient-on plongeur - démineur à la Force Navale ?

Tout d'abord en se portant volontaire et en subissant avec succès, les tests médicaux et physiques au Centre de Décompression de la ZMFN à Ostende, l'Hyperbaar Centrum van de Zeemacht.

Ensuite, en suivant les cours en entraînement pour accéder à l'une des catégories suivantes :

Qualification	Durée des cours
Officier Plongeur - Démineur	58 semaines
Sous-officier Plongeur-Démineur B1	32 semaines
Sous-officier Plongeur-Démineur B2	16 semaines
Sous-officier Plongeur B3	12 semaines
Matelot Plongeur B4	8 semaines.

Mentionnons toutefois que cette « filière » est également suivie par des militaires de carrière autres que ceux de la Force Navale ; l'armée de terre p.ex., y envoie ses candidats « Nageurs de combat ». La répartition s'établit comme suit :

Année

Nombre d'élèves

	ZMFN	AUTRES	TOTAL
1980	8	8	17
1981	29	11	40
1982	24	19	43
1983	37	16	53
1984	32	18	50
1985	23	14	37

Dans les années 1920. La mine neutralisée, est remontée à bord.





A déborder 1e frère Zodiac...

Au cours de leur période de formation, les recrues sont d'abord initiées aux différents modes de plongée sous-marine : plongée libre, avec bouteilles et détendeurs, avec scaphandrier « pied-lourd » etc. Ensuite ils apprennent à manier sous l'eau, des outils tels que chalumeaux oxydriques pour souder ou découper la tôle, tronçonneuses hydrauliques, marteaux-pneumatiques, foreuses etc. afin d'être à même d'effectuer toutes sortes d'interventions en milieu aquatique.

Les candidats démineurs suivent ensuite les cours de plongeurs-démineurs à l'Ecole de Déminage d'Ostende, EGUERMIN, afin d'y étudier l'identification et les techniques de neutralisation des différents types d'engins explosifs, anciens ou modernes.

Enfin, les candidats qui ont satisfait à toutes les épreuves sont embarqués en stage, à bord d'unités de notre flotte, ultime étape avant la grande Aventure...

Cette grande Aventure, à l'instar de celle vécue par les bataillons para's, Recce's ou autres commando's, n'est certes pas à la portée du premier venu !

C'est pourquoi, les jeunes recrues subissent tout au long de leur apprentissage une sélection permanente et draconienne. Au moindre signe de faiblesse morale ou physique, le candidat est immédiatement écarté, sans indulgence, car jugé potentiellement dangereux pour la sécurité de toute une équipe.

Ainsi, en 1985, parmi les 37 élèves inscrits aux cours, seuls 25 d'entr'eux furent reçus !

Cette profession exige en effet une froide détermination pour être exercée pleinement. Intelligence du métier, ca-

ractère trempé, équilibre psychologique et maîtrise de soi sont, chez les plongeurs-démineurs quelques critères essentiels. Car de ceux-ci dépendent souvent leur vie, celle de leurs compagnons et le succès de leurs missions.

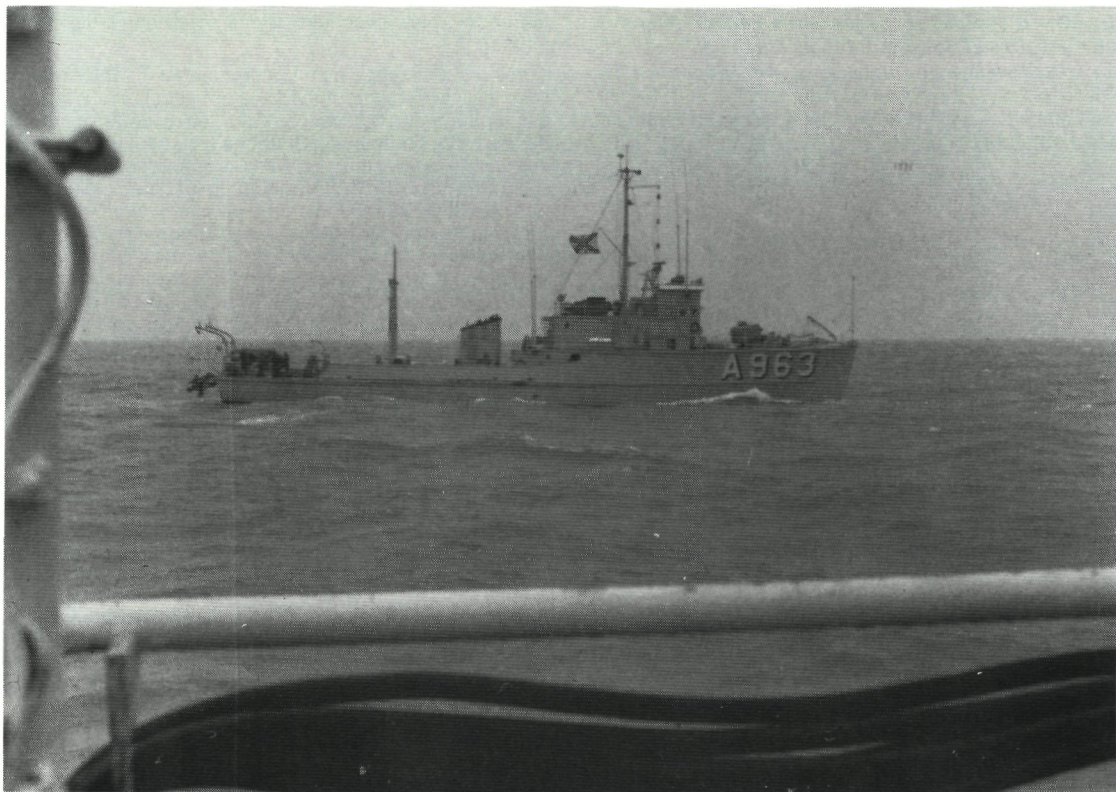
Il faut les avoir vus à l'oeuvre pour mieux les comprendre et savoir de quoi leur quotidien est fait.

Descendre dans cet univers lugubre et oppressant que sont les eaux grises et froides de nos côtes. Y inspecter, marteler, découper des épaves lorsque la visibilité est limitée à quelques (dizaines de) centimètres. Travailler de longues heures à tâton, constamment dépalé par le courant qui rend tous mouvements ardues et imprécis.

Plonger sur des chalutiers coulés bas, fouiller leurs cales où tout est cul par-dessus tête, et risquer de s'empêtrer dans le piège mortel des filets flottants entre deux eaux. Ou par 20 mètres de fond à la lueur blafarde d'un spot, analyser calmement, sans droit à l'erreur, une sphère noire, hérissée d'antennes et bourrée d'explosif déflagrant, vestige endormi de la guerre des mines.

Nous les avons aperçus par pluie battante, débordant leur frère Zodiac du A 963 SPA - par mer maniable disaient-ils, alors qu'elle accusait des creux de 2,50 m. et que le vent frais de septembre soufflait à plus de 4 Beauforts - prendre la mer à rebours, être déportés par la crête des vagues, plonger dans les creux, embarquer de l'eau à chaque instant et sentir la morsure du froid humide jusqu'à la moëlle des os. Endurer tout cela pour quelque obscure mission de routine...

Nous les avons enfin retrouvés réunis à bord, attablés autour d'une table, sirotant un chocolat chaud, le sourire au coeur.



...pour eux, c'est la routine!
(Ph. Fr. Philips)

Ces hommes-là ne roulent pas les mécaniques, ne se prennent pas pour des Super-men, ou des Rambo's de la mer du Nord. Ce ne sont pas des têtes-brûlées, ni des mercenaires, ni des aventuriers des Tropiques, encore moins des ... chasseurs de primes!

Ce sont des hommes responsables et conscients des dangers qu'ils cotoient journellement. Ce sont des professionnels qui de leur vie ont fait une sorte de sacerdoce; celui de se mettre au service de la sécurité de la nation.

Est-il plus noble motivation que d'accomplir d'impossibles exploits pour y réussir?...



EEN UITSCHIETER

**IN DE GRAFISCHE
INDUSTRIE.**

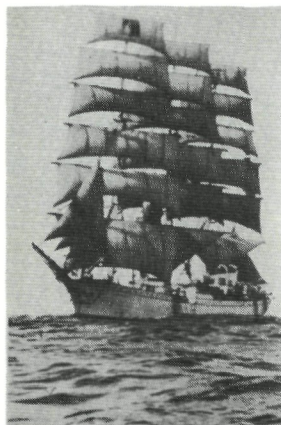


Drukkerij Goekint p.v.b.a.

Industriepark 8400 Oostende ☎ 059/80.28.01

Tijdschriften, Boeken, Reklamedrukwerk, Handelsdrukwerk.

RENSON H., «Histoire des Navires-Ecoles belges de 1857 à 1932» 220p., 480f (emballage et port compris) vendu exclusivement au profit de l'Oeuvre Royale de l'IBIS où le livre peut s'obtenir en écrivant au Directeur, Prinses Elisabethlaan 1, 8401 Bredene par versement/virement au CCP n° 000-0207440-54.



Pour réaliser ce remarquable ouvrage, illustré par une vingtaine de belles photographies sur l'Avenir, la plupart inédites, l'auteur «a pendant plus de sept ans, fouillé des archives, parfois difficiles d'accès, compulsé des documents, visité des musées, collectionné des photos, consulté des publications, demandé par écrit des renseignements un peu partout dans le monde, tout cela pour compléter son propre journal de bord et ses souvenirs personnels» (cit. Assoc. Intern. Cap Horniers-Section Belge).

Parmi les commentaires, celui du Commandant G. Poriau entr'autres écrira: «Cette histoire excellemment réalisée après de longues et minutieuses recherches a, selon bien des anciens de la grand-voile, l'originalité de décrire la vie d'un des plus beaux grands voiliers, en l'occurrence le quatre-mâts barque L'Avenir, depuis le moment où la commande est passée aux Chantiers Navals jusqu'à la fin de son existence. De plus, dans un proche avenir, lorsqu'on verra la photographie d'un de ces grands voiliers, mûs uniquement par le vent, plus personne ne saura dire comment était aménagé l'intérieur, comment on vivait à bord. En contribuant à ce que cela ne se perde pas, l'auteur a rendu un précieux service à l'histoire de la marine à voiles des 19ème et 20ème Siècles. Et à ce titre, Hubert Renson

mérite nos plus vives félicitations pour cette belle documentation».

Après les avis tant élogieux que mérités de vétérans de la voile il me serait pour le moins outrecuidant d'y ajouter sinon pour mettre l'accent sur le détail du détail du travail de la part de l'auteur et l'intérêt qu'il ne peut manquer de susciter chez la lecteur. En outre, on y apprend que L'Avenir fut vendu en 1932 à l'armateur finlandais Erikson pour quelque 350.000 f... une croute de pain... alors que lui le fera encore naviguer pendant 5 ans pour le revendre aux Allemands en 1937 pour 17.700 livres sterling soit 2.500.000 f ce qui fait mal à bien des anciens du navire-école L'Avenir (p. 188) et pour laquelle ladrerie nous Belges n'avons pas lieu d'être fiers.

En ce qui concerne les anciens, on y trouve la nomenclature détaillée et intéressante de toutes les promotions par voyage de la 1ère à la 23ème! Ce beau livre clôturera par le commantaire particulièrement émouvant du regretté camarade André Dutrieux: «Nous avons eu une jeunesse pas comme les autres. Nous avons vécu une période révolution et plus personne ne peut nous comprendre. Car ce que nous avons vécu n'intéresse plus personne; ils ne savent pas ce qu'ils ont perdu».

Le caractère exclusivement philanthropique de la mise en vente souhaité par l'auteur dans le but de venir en aide aux enfants de l'IBIS ne peut qu'inciter à la souscription de ce réel beau livre.

Le cadet Hubert Renson, 19ème promotion, né en 1911, mettra son sac à terre après trois voyages à bord du navire-école en 1929, décrochera son brevet de Lieutenant au long cours et parviendra, malgré la crise, à embarquer quelque temps comme officier à la marchande pour finir par devoir descendre dans les postes de quartiers-mâtres timoniers. Il réalisera finalement son rêve de continuer l'oeuvre des pionniers du Congo (p.101) en entrant en 1935 au Service des Voies Navigables à la Colonie, passera des Affaires Economiques au Service de la Pêche et de la Pisciculture dans lequel ses études fructueuses et la spécialisation acquise lui vaudront d'accéder au niveau de la Direction et d'être recherché comme consultant par des Etats Africains après l'Indépendance. Après sa retraite en 1961, il continuera à s'intéresser aux problèmes de la Pisciculture et de la navigation.

J.C. Bötting
19ième promotion

Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 400,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 600 fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan **850,- fr.**

Abonnementsprijzen vanaf 33° jaargang

NEPTUNUS

winkeltje



boutique



NIEUW!
NAVY MASCOTTE

SLECHTS
500,- F
+ portkosten 30,- F

NOUVEAU!
NAVY MASCOTTE

SEULEMENT
500,- F
+ frais de port 30,- F

PRACHTIGE DAMESHALSDOEKEN UIT ITALIE

NU OPNIEUW VERKRIJGBAAR

Deze werkelijk zeer mooie dameshalsdoek werd speciaal ontworpen voor de Zeemacht door een Italiaans modebedrijf. Uitgevoerd in drie kleuren, stijlvol en chique, wordt deze halsdoek aan een bijzondere goedkope lanceerprijs en in exclusiviteit door Neptunus op de markt gebracht.

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 350 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 30 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad... niet te lang wachten???



D'ITALIE, NOS MAGNIFIQUES FOULARDS POUR DAMES SONT ARRIVÉS

Ce magnifique foulard pour dames a été spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie. Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est vendu en exclusivité par Neptunus.

Le prix, TVA compris, a été fixé à 350 F + 30 F de frais de port.

De Beukelaer. Groot in koekjes.

Grote koekjes, kleine koekjes. Knapperig of zacht. Droog, met vulling. Met chocolade of vanille. Kleine stukjes paradijs, met liefde en vakkennis bereid.



C . D . S . C . A

DE CENTRALE DIENST VOOR SOCIALE EN CULTURELE AKTIE

Ten behoeve van de leden van de militaire gemeenschap







Au service des membres de la communauté militaire

L'OFFICE CENTRAL D'ACTION SOCIALE ET CULTURELLE

O . C . A . S . C

Voor alle verdere informatie kunt U terecht bij de dienst Public Relations : LEUVENSESTEENWEG 392 1030 BRUSSEL
Pour toutes informations s'adresser au bureau relations publiques CHAUSSEE DE LOUVAIN 392 1030 BRUXELLES

 Civil Burger : 02/735.61.00  Mtl : 3687  Téléfax : 3687  Télex : 22896

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever: J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef: E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

32e jaargang - neptunus - 32e année

6

nr 214

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime bimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus, Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 50 fr. - Prix par numéro 50 fr. — Abonnement: 300 fr. (gewoon - normal) 750 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle — Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: chez Impr. «Goekint», tél. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. «Goekint», tel. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg Oostende
Copyright 1987 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés: Van Uffelen

Tel. (091) 25 47 86 Gent